

KLASSIFICERING AV FARLEDSSERVICEN SAMT TILLHÖRANDE ANVISNINGAR



KLASSIFICERING AV FARLEDSSERVICEN SAMT TILLHÖRANDE ANVISNINGAR**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

- 1. ALLMÄNT**
- 2. KLASSIFICERING AV FARLEDSSERVICEN**
 - 2.1. Farledsklassifikation
 - 2.2. Farledsserviceklassifikation
 - 2.3. Prioritetsordning för avhjälpande av fel i säkerhetsanordningarna
- 3. ÖVRIGA ANVISNINGAR ANGÅENDE FARLEDSSERVICEN**
 - 3.1. Underhåll och tillsyn av säkerhetsanordningar
 - 3.2. Bruk av farledsserviceapplikationen och arbetsformer
 - 3.3. Kostnadsbokföring
 - 3.4. Statistik, indikatorer och resultatmätning
 - 3.5. Bedömning av säkerhetsanordningarnas skick
 - 3.6. Arbetsmängd per säkerhetsanordning
 - 3.7. Bruk av ortlinjemärken
 - 3.8. Farledshållarens ansvar
 - 3.9. Stående förordnande till farledsservicepersonalen
 - 3.10. Uppdrag på den externa marknaden

FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR

1. Farledsklassifikation
 2. Farledsserviceklassifikation
 3. Prioritetsordning för avhjälpande av fel i säkerhetsanordningarna
 4. Information om fel och brister i säkerhetsanordningarna
-

5. Underhåll och tillsyn av säkerhetsanordningar
6. Arbetsformer som hänför sig till VHS-applikationen
7. Exempel på jämförelse av farledsserviceområden och på indikatorer (exempel från Insjöfinlands sjöfartsdistrikt)
8. Bedömning av säkerhetsanordningarnas skick
9. Farledsservicegruppernas beräknade relativa arbetsmängd i genomsnitt vid säkerhetsanordningar av olika typer
10. Författningar, föreskrifter och anvisningar om farledsservicen
11. Stående förordnande till farledsservicepersonalen (exempel från Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt)

1. ALLMÄNT

27.11.2000

En plan för utveckling av farledshållningen gjordes upp i samband med Sjöfartsverkets utvecklingsprojekt 1999. Planen utmynnade i en rekommendation om att farledsservicen borde klassificeras och anvisningar för verksamheten tas fram. Detta ansågs kunna förenhetliga farledsarbetet inom en relativt kort tid, ge verktyg för en kvalitativ förbättring av verksamheten och främja dess målsättning, mätning av resultaten och uppföljning. Anvisningarna ansågs också kunna skapa förutsättningar för en bredare upphandling av tjänster på den externa marknaden och eventuell utackordering.

Arbetet med att utarbeta en klassifikation av farledsservicen och tillhörande anvisningar kom i gång våren 2000, då en arbetsgrupp bestående av följande personer inrättades:

Rolf Bäckström, ordförande	KTI
Timo Kaartinen, sekreterare	KTI
Ulf Kari	KTI
Reijo Rantala	FVSD
Pekka Ritala	FVSD
Peter Lindberg	SHSD
Jouko Ahde	SHSD
Mikael Anderson	BVSD
Martti Lähtevänoja	BVSD
Aimo Heiskanen	IFSD
Ismo Kohonen	IFSD
Jussi Jalanka	EP-Logistics
Jukka Kivikangas	EP-Logistics

Denna rapport motsvarar arbetsgruppens syn på hur farledsservicen bör klassificeras och vilka anvisningar som behövs. Arbetsgruppen anser att det genom klassifikationer och anvisningar är möjligt att främja de mål som har uppställts i planen för utveckling av farledshållningen, liksom för utveckling av den egna produktionen och anlitande av utomstående krafter. Därtill lämpar sig klassifikationerna och anvisningarna också för farledsservice i farleder som Sjöfartsverket inte själv underhåller.

Vid sidan om sitt egentliga arbete har arbetsgruppen också tittat på olika alternativ för hur farledsservicen kunde organiseras i syfte att få fram enhetliga och bra arbetsprocesser och uppnå en minimistandard på farledsservicen. En separat rapport har givits ut om detta (Väylänhoidon toimintavaihtoehto, EP-Logistics Oy, oktober 2000).

2. FARLEDSSERVICEKLASSIFIKATIONERNA

Syftet med farledsserviceklassifikationerna är att åstadkomma en enhetlig standard på farledsservicen över hela landet. Sjöfartsdistrikten fastställer farledsklass och farledsserviceklass för varje enskild farled utgående från de klassifikationer som presenteras i det följande. Därvid tar de hänsyn till de lokala förhållandena och trafikens art. Klassifikationerna tillämpas också på sådana farleder för vilkas underhåll Sjöfartsverket inte ansvarar, dock inte på militära farleder.

2.1. Farledsklassifikation

Det är farledsklassifikationen som bestämmer farledernas tekniska nivå och nivån på deras underhåll. Farledsklassifikationen är med andra ord en viktig länk när kunden och farledshållaren försöker uppnå samsyn.

Sjöfartsverket har redan 1992 gjort upp en farledsklassifikation, som ingår i rapporten "Farledsskötsel" (SFV 1992). Klassifikationen är inte officiell, men den har varit riktgivande och utnyttjats för olika ändamål.

Den nu aktuella klassifikationen bygger på 1992 års farledsklassifikation, som bearbetats och anpassats till dagsläget och de nuvarande utvecklingsstrategierna för farledshållningen. Man har strävat efter att farledsserviceklassifikationen i så hög grad som möjligt ska överensstämma med NAVI-klassifikationen, som då detta skrivs fortfarande är under arbete.

Arbetsgruppens förslag till farledsklassifikation presenteras i *bilaga 1*.

2.2. Farledsserviceklassifikation

Farledsserviceklassifikationen slår fast och optimerar kvaliteten på farledsservicen i relation till farledens standard och sjöfartens behov.

Farledsserviceklassifikationen bestämmer farledsservicens standard utgående från farledsklassen. Sjöfartsdistrikten kan besluta att avvika från klassifikationen, om det är motiverat med hänsyn till trafikens art.

Farledsserviceklassifikationen presenteras i *bilaga 2*.

2.3. Prioritetsordning för avhjälpande av fel i säkerhetsanordningar

Prioritetsordningen beskriver klassvis felens och bristernas relativa skillnader och deras betydelse för sjösäkerheten. Man kan däremot inte

utläsa ur prioritetsordningen vilken betydelse en enskild säkerhetsanordning har. Därför bör varje anordning granskas separat och reparationstidpunkten slås fast först och främst med tanke på vilken risk felet utgör för sjöfarten. ***Prioritetsordningen är riktgivande.***

Information om fel och brister i säkerhetsanordningarna skall skickas ut på det sätt som framgår av bifogade anvisningar.

Prioritetsordningen för avhjälpande av fel i säkerhetsanordningar presenteras i *bilaga 3*.

Informationsanvisningen ingår som *bilaga 4*.

3. ÖVRIGA ANVISNINGAR OM FARLEDSSERVICEN

3.1. Underhåll och tillsyn av säkerhetsanordningarna

Vid planeringen, valet av tidpunkt för tillsynen och resursfördelningen bör arbetsgruppens rekommendation angående underhåll och tillsyn av säkerhetsanordningarna användas som hjälp. Rekommendationen bygger på den nyaste tekniken inom området och målsättningen att en viss minimistandard ska uppnås. Målet är färre uttryckningar i och med den fortsatta tekniska utvecklingen av byggnadskonstruktioner, apparatur och energikällor.

Rekommendationen om underhållet och tillsynen av säkerhetsanordningarna och det tillhörande arbetet ingår som *bilaga 5*.

3.2. Bruk av farledsserviceapplikationen och tillhörande arbetsformer

Farledsserviceapplikationen (VHS) har redan varit i bruk i ett antal år och den används i dag inom praktiskt taget alla farledsserviceområden och på samtliga farledsfartyg. På så sätt har VHS redan blivit en integrerad del av farledsservicenormerna.

Applikationen är ett hjälpmedel för farledsservicen. I första hand är den ett stöd i planeringen och uppföljningen av farledsservicegruppernas praktiska arbete. Den statistik och de uppgifter om arbetsprestationerna som VHS-rapporterna genererar utnyttjas också av distrikten för intern planering, uppföljning och olika slags jämförelser. VHS utgör också ett underlag för statistikföringen och jämförelserna på verksamhetsnivå.

Med hänsyn till de erfarenheter som erhållits av VHS och dess roll i genereringen av statistik och jämförelsematerial är det befogat att förenkla och förbättra lagringen av information i VHS. Då kommer man att kunna åstadkomma material som är både tillförlitligt och jämförbart och som kan betjäna farledsservicen och dess utveckling på bästa möjliga sätt.

De arbetsformer och lagringsprinciper som ska användas härnäst presenteras i *bilaga 6*.

3.3. Kostnadsbokföring

Det finns en särskild kostnadsplats för farledsverksamhetens utveckling både när det gäller kustlederna och inlandsfarvattnen. Alla kostna-

der ska bokföras där. Men i dagsläget varierar praxisen i de olika distrikten och det försvårar såväl kostnadsuppföljningen för basfarledshållningen som alla jämförelser.

För att man ska kunna få reda på de verkliga kostnaderna för farledshållningen och följa med kostnadsutvecklingen bör följande bokföringsprinciper från och med nu följas överallt inom verket:

- Det normala farledsarbetet och små ändringar och reparationer som inte innebär någon egentlig ändring av rådande förhållanden hör till den grundläggande farledshållningen. Betydande kostnader av engångsnatur med anknytning till basfarledshållningen (t.ex. anskaffning av materiel och underhållsmuddring) och normala kostnader för det dagliga underhållet bör hållas isär.
- Inrättande av farleder och systematiskt istandsättande av farlederna (t.ex. Navi) liksom förbättring/ersättning av säkerhetsanordningar (t.ex. LED-ljus) räknas till utvecklingen av farlederna.
- Lönekostnaderna utgör en betydande del av kostnaderna för basfarledshållningen. För att man ska få reda på de verkliga kostnaderna måste lönekostnaderna vid behov delas upp i kostnader för basfarledshållningen och för de andra funktionerna enligt den faktiska tidsanvändningen.
- S.k. gemensamma kostnader måste ses över och specificeras och om möjligt omvandlas till kostnader för entydiga funktionella helheter (stödfunktioner) som kan följas upp.

För att dessa principer skall kunna följas i praktiken måste verksamhetsplaneringen och redovisningen ses över. Distrikten bör göra detta så fort som möjligt i samråd med ekonomienheten.

3.4. Statistik, indikatorer och resultatmätning

För att man inom farledsserviceområdena, distrikten och på verksnivå skall kunna följa upp och optimera farledsservicen och dess effektivitet och avgöra vilka utvecklingsbehov som finns bör man ha tillgång till enhetlig statistikföring, enhetliga indikatorer och enhetlig resultatmätning. Från och med nu kommer statistikföringen, indikatorerna och utfallsskattningen också att ge bättre underlag för upphandling av tjänster på den externa marknaden.

Inom farledsservicen kan statistiken, indikatorerna och resultatmätningen utnyttjas på följande sätt:

- som farledsservicegruppens instrument för uppföljning och utveckling av arbetet inom ett enskilt farledsserviceområde
- på distriktsnivå för resurs-, kapacitets-, kostnads- och effektivitetsjämförelser mellan farledsserviceområdena och identifieringen av operativa och strukturella utvecklingsbehov
- på verksnivå för jämförelse av distriktens resursanvändning, kapacitet, kostnadsstruktur och effektivitet liksom för en allmän utvärdering av farledsservicen.

Statistikföringen, indikatorerna och utfallsskattningen måste grunda sig på uppgifter som kan utvinnas ur register (t.ex. VATU), farledsserviceapplikationen och redovisningssystemet liksom på bedömningar gjorda ute på fältet enligt gemensamma kriterier (t.ex. bedömning av säkerhetsanordningarnas skick).

Farledsunderhållet bör förenhetligas och utvecklas med hjälp av så mångsidiga indikatorer, relationstal och jämförelser som möjligt så att utvecklingspotentialen kan identifieras och utnyttjas. *Bilaga 7* innehåller exempel på jämförande information och relationstal från Insjöfinlands sjöfartsdistrikt.

Arbetsgruppen rekommenderar att farledsserviceområdena för årsstatistik över följande indikatorer:

- serviceinsatser/typ av säkerhetsanordning; t.ex. ggr/bojar
- servicetid i snitt/säkerhetsanordning; t.ex. t/boj
- arbetstimmar ägnade service av säkerhetsanordningar vid verkstaden, på sjön och det totala antalet arbetstimmar
- antalet felanmälningar/typ av säkerhetsanordning; anmälningar/bojar
- genomsnittlig tid ägnad åt avhjälpande av fel/säkerhetsanordning; t.ex. t/boj
- materialkostnader/säkerhetsanordning; t.ex. mk/prickar
- kostnader per materiel; t.ex. mk/farledsbåt
- enhetskostnader per materiel; t.ex. mk/t för båtar och mk/km för bilar

Relationstalen för farledsservicen fastställs utgående från denna statistik. Hittills har bl.a. följande relationstal använts för att beskriva farledsservicens lönsamhet och effektivitet: *mk/farledskm*, *mk/säkerhetsanordning* och *mk/trafikeringsdygn*. Dessa relationstal kommer också

att kunna användas härnäst i sammanfattande analyser, men meningen är att också ta fram mer individuella relationstal (t.ex. *mk/farledskm per farledsklass*, *mk/säkerhetsanordning per typ av säkerhetsanordning*).

Arbetsgruppen rekommenderar att följande relationstal används på årsnivå enligt farledsserviceområde:

- mk/farledskm, mk/farledskm per farledsklass
- mk/säkerhetsanordning, mk/typ av säkerhetsanordning
- mk viktad med index för arbetsmängd/säkerhetsanordning
- mk/trafikeringsdygn.

3.5. Bedömning av säkerhetsanordningarnas skick

Alltsedan 1994 har Finska vikens sjöfartsdistrikt gjort systematiska bedömningar av sina säkerhetsanordningarnas skick. År 1999 gjorde man också en utvärdering på verksnivå i anknytning till utvecklingsplanen för farledsunderhållet.

Ett system för uppföljning av säkerhetsanordningarnas skick tas nu i bruk inom alla sjöfartsdistrikt. Det gör det möjligt att skapa en enhetlig standard för farledsservicen, bedöma om någon anordning är i behov av renovering och om någon konstruktion eller apparat behöver vidareutvecklas. Dessutom kan skattningarna utgöra grunden för utvecklingssamtal och resultatlönesystem för farledsservicen.

Kriterierna för bedömning av säkerhetsanordningarnas skick presenteras i *bilaga 8*.

3.6. Relativ arbetsmängd

Den relativa mängden arbete som behövs för att underhålla olika typer av säkerhetsanordningar har bedömts utgående från mängden insatser per år och den tid som servicegrupperna i snitt arbetar vid varje säkerhetsanordning. De relativa arbetsmängder (avvägningskoefficient) som tagits fram för olika ändamål baserar sig på källmaterial som visserligen till en del är bristfälligt men som det oaktat kan uppfattas som rättgivande och användas som jämförelseunderlag.

Med hjälp av de relativa arbetsmängderna kan olika vägda relationstal räknas ut (t.ex. index för säkerhetsanordningens skick, mk vägd med index för arbetsmängd/säkerhetsanordning), jämförelse och fördelning

av arbetsmängderna i olika farledsserviceområden och jämförelse mellan alternativa sätt att utmärka en farled, sett ur farledsunderhållets synpunkt.

Tabellen i *bilaga 8* visar de relativa arbetsmängderna som använts vid bedömningen av säkerhetsanordningarnas skick. *Bilaga 9* visar de relativa arbetsmängder som har använts i jämförelserna och rekommendationerna angående farledsservicens utveckling. Det är befogat att presentera båda de använda tabellerna för att de skall kunna jämföras med bedömningarna och utvecklingsplanerna.

Vidare innehåller *bilaga 12* jämförelser av de avvägningskoefficienter som tagits fram för olika ändamål. Emedan alla underhållsinsatser härnäst kommer att bokföras kan de relativa arbetsmängderna fastställas på ett tillförlitligare sätt än hittills. Därför ***bör en för alla bruk-sändamål gemensam tabell över de relativa arbetsmängderna utarbetas så snart tillräckligt med tillförlitlig information finns till hands.***

3.7. Bruk av ortlinjemärken

Prickar och bojar har traditionellt lagts ut med hjälp av ortlinjemärken (s.k. remmarharar). För varje säkerhetsanordning behövs det i allmänhet fyra ortlinjemärken; man har visserligen ofta kunnat använda ett och samma märke för flera säkerhetsanordningar. Då markanvändningen blivit allt effektivare har bruket av ortlinjemärken vållat allt större problem. Andra problem hänger samman med att ortlinjemärkena behöver underhållas, ortlinjerna rensas, och med att ortlinjemärkena utsätts för vandalism.

Den differentiella satellitpositioneringen lämpar sig utmärkt för bestämning av bojars och prickars position och därför har vanliga ortlinjemärken på sina håll blivit överflödiga. Sjöfartsverket använder sig av två programvaror för kontroll och utläggning av flytande sjömärken, VHS och HASO.

Man bör överlag *avstå från ortlinjemärken i alla sådana fall då det är möjligt*, emedan man då gör betydande kostnadsinbesparingar. Däremot *bör man alltså uppföra och underhålla sådana fixpunkter i terrängen som i ett krisläge behövs för att ortlinjemärken ska kunna placeras ut*. Indragna ortlinjemärken avlägsnas så att man tar bort hela konstruktionen eller så att man målar över den med en färgton som överensstämmer med omgivningens.

Ortlinjemärkena får stå kvar om:

- förbipasserande lotsar och farledsskötare optiskt vill kontrollera positionen för någon viktig prick som är spe-

- ciellt känslig för extern påverkan (buntflottning, is, strömningar)
- det på grund av stark strömning är speciellt svårt att lägga ut prickar
- terrängen vid bojen/pricken är så täckande att det är svårt, kanske rentav omöjligt, att på samma gång få tillgång till så många satelliter som behövs.

Denna anvisning gäller inte ortlinjemärken eller fixbultar för militärt bruk.

3.8. Farledshållarens ansvar

Ett utdrag ur vattenlagen (4 kap.), förordningen om utmärkning av farlederna (30.11.1979/846) och en lista över de viktigaste författningarna och föreskrifterna med anknytning till farledsunderhållet ingår i *bilaga 10*.

Förordningen om utmärkning av farlederna ger Sjöfartsverket en relativt stor makt att bestämma om utmärkning och belysning av farleder, om tillhörande konstruktioner och anordningar och om säkerhetsanordningarnas underhåll (3 §). Säkerhetsanordningar för sjöfarten får inte uppföras, utsättas eller upprätthållas utan tillstånd från Sjöfartsverket (5 §).

Enligt förordningen ombesörjer Sjöfartsverket på statens vägnar de säkerhetsanordningar som fordras för sjötrafiken i offentliga farleder (4 §) och utövar tillsammans med vissa andra myndigheter tillsyn över att förordningen och de bestämmelser som meddelats med stöd av den efterlevs (12 §).

Lagstiftningen definierar inte farledshållarens ansvar på ett entydigt sätt. Rättspraxis bygger på prejudikat. Kutymen har varit att farledshållaren ansvarar för att säkerhetsanordningarna fungerar på föregivet sätt och att deras position, färg, lysfärg och karaktär överensstämmer med det tillkännagivna.

Exempel på rättsfall:

Fall 1:

Ett fartyg kör på grund för att en boj har förskjutit sig från sin plats. Farledshållaren har handlat på det sätt som hans ansvar förutsätter.

Dom: Oskicklig navigering, farledshållaren är inte ansvarig.

Fall 2:

Ett fartyg kör på grund för att en boj har förskjutit sig från sin plats. Sjöfartsverket har underrättats om förskjutningen en vecka tidigare men uppgiften har inte gått vidare till farledsstationen.

Dom: Oskicklig navigering, oaktsamt farledsunderhåll. Farledshållaren ansvarar för skadan till 60 procent.

Med beaktande av lagstiftningen och rättsfallen är det med tanke på farledshållarens ansvar och rättsskyddet väsentligt att

- farleden planeras och anläggs på ett omsorgsfullt och sakkunnigt sätt
- tillräckligt klara och detaljerade anvisningar ges om säkerhetsanordningarnas underhåll, underhållets omfattning och standard
- byggarbetena, tillsynen och avhjälpandet av fel på säkerhetsanordningarna bokförs i detalj
- varningar och adekvat information skickas ut om fel och brister i säkerhetsanordningarna
- informationskedjan fastställs och det ombesörjs att felanmälningarna faktiskt når fram.

Om Sjöfartsverket utför farledsservicearbeten på den externa marknaden eller köper sådana tjänster på den, skall ett skriftligt farledsserviceavtal alltid ingås. Särskilt viktigt är att tidpunkten för avtalets ikraftträdande och upphörande samt parternas ansvar och skyldigheter tydligt framgår av avtalet.

Sjöfartsverket är också skyldigt att utöva tillsyn över hur övriga farledshållare underhåller sina farleder. Villkoren för uppförandet, utsättandet och upprätthållandet av säkerhetsanordningarna skall entydigt fastställas redan då planerna godkänns och tillstånd meddelas, men därtill skall årlig tillsyn över underhållet utövas. Tillsyn kan utövas genom stickprov i samband med farledsarbetet men man bör kräva att alla underhållsskyldiga lämnar in en rapport varje år om vilka underhållsinsatser som gjorts.

3.9. Stående förordnande till farledsservicepersonalen

Farledsservicens arbetsuppgifter och ansvar preciseras vid behov genom ett stående förordnande till farledsservicepersonalen.

Bilaga 11 innehåller ett exempel på stående förordnande till farledsservicepersonalen (Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt).

3.10. Arbeten på den externa marknaden

Då Sjöfartsverket säljer farledsservicetjänster på den externa marknaden följs rapporten "Farledshållning. Saluföring av farledshållningstjänster till utomstående" (Sjöfartsverket, kart- och farledsavdelningen, byrån för säkerhetsanordningar, Helsingfors 1998).

17.11.2000

Typ av farled	Farledsklass	Dimensionering	Leddjupgående	Utmärkning	Navigerbarhet/ säkerhet	Farleds- serviceklass	Isbrytning	Lotsning	Resultatområdes- rapportering
SJÖ- HANDELS- LEDER	I Farleder som trafikeras av handelsfartyg i alla förhållanden året om.	Bnorm = 8 b (farleden är dubbelriktad) dm = 0,15 ... 0,20 t Rmin = 5 l	>= 8,0 m	Samtliga säkerhetsanordningar för sjöfarten. I områden med rörlig is undviks flytande utmärkning.	Mycket bra/ mycket bra.	A Fortlöpande	Ja	Ja	Sjöhandels- lederna
	III Farleder som trafikeras av handelsfartyg utan isbrytarassists i alla siktförhållanden	Bnorm = 4 b dm = 0,15 ... 0,20 t Rmin = 5 l	>= 4,0 m	Samtliga säkerhetsanordningar för sjöfarten.	Bra/mycket bra under öppet vatten- säsongen, annars bra.	A Fortlöpande	Tidvis	Ja	Sjöhandels- lederna a) vid kusten b) i inlands- farvattnen
	IV Farleder som trafikeras i alla siktförhållanden. Även vintertid, om isläget tillåter.	Bnorm = 4 b dm => 0,6 m Rmin = 5 l	>= 2,4 m och förbindelse- fartsleder	Samtliga säkerhetsanordningar, utom radarfyrar. Fasta randmärken och tunga radarmärken bara i undantagsfall.	Bra/bra	B Vid behov fortlöpande under segla- tionssäsonge	I undantags- fall	Inte i alla farleder	Övriga farleder
ÖVRIGA FARLEDER FÖR NYTTOTRAFIK OCH BASFARLEDER FÖR BÅTTRAFIK	IV Farleder som trafikeras endast i goda siktförhållanden under öppenvattenssäsongen.	Bnorm = 4 b dm => 0,6 m (=>0,4 m då ld <= 1,8 m) Rmin = 5 l	>= 1,0 m	Såsom i klass III, men utan randmärken och tunga radarmärken. Belysta säkerhetsanordningar bara i undantagsfall.	Acceptabel/ bra	B Vid behov fortlöpande under segla- tionssäsonge	Nej	Eventuellt vid behov	Övriga farleder
	V Båtleder	Bnorm = 3 b dm = 0,20 t R = -	2,5 > t >= 1,0 m	Kummel och prickar. Ej belysta säkerhetsanordningar.	Acceptabel/ acceptabel	C Säsongs- betonad	Nej	Nej	Övriga farleder
ÖVRIGA BÅTLEDER OCH BÅTRUTTER	VI Båtrutter	Bnorm = 3 b dm = 0,20 t R = -	2,5 > t >= 0,5 m för leddjupgåendet ansvaras ej	Såsom i klass V, men lättare varianter.	Passabel/ passabel	C Säsongs- betonad	Nej	Nej	Övriga farleder

FARLEDSSERVICEKLASSIFIKATION

20.10.2000

Typ av farled	Farledsklass	Farledsserviceklass	Farledsservicens organisering
SJÖHANDELS- LEDER	I	KLASS A Fortløpande farledsservice. Farlederna hålls under alla omständigheter i det skick som trafiken förutsätter.	Akuta fel och brister åtgärdas enligt prioriteringsordningen. Service och tillsyn utförs enligt åtgärdsrekommendationen. I de svåra förhållandena under vintern prioriteras de fasta säkerhetsanordningarna och de navigationstekniska anordningarna (fyrar, radarfyrar osv.), så att dessa fungerar klanderfritt. Farledsservicen och dess utveckling styrs av i vilket skick säkerhetsanordningarna har bedömts vara och av andra relationstal och indikatorer för farledsservicen.
	II		
ÖVRIGA FARLEDER FÖR NYTTOTRAFIK OCH BASFARLEDER FÖR BÅTTRAFIK	III	KLASS B Farlederna inspekteras systematiskt och sätts i stånd före säsongstarten. Den regelmässigt återkommande tillsynen under seglångs- säsongen fastställs utgående från trafikens natur och de navigationstekniska säkerhetsanordningarnas behov av service.	Akuta fel och brister åtgärdas enligt prioriteringsordningen. Service och tillsyn utförs enligt åtgärdsrekommendationen. Farledsservicen och dess utveckling styrs av i vilket skick säkerhetsanordningarna har bedömts vara och av andra relationstal och indikatorer för farledsservicen.
	IV		
FARLEDER FÖR BÅTTRAFIK	V	KLASS C Farlederna och rutterna inspekteras systematiskt och sätts i stånd före säsongstarten.	Akuta fel och brister åtgärdas under seglångssäsongen. Service och tillsyn utförs enligt åtgärdsrekommendationen. Farledsservicen och dess utveckling styrs av i vilket skick säkerhetsanordningarna har bedömts vara och av andra relationstal och indikatorer för farledsservicen.
	VI		

PRIORITETSORDNING FÖR ÅTGÄRDANDE AV FEL I SÄKERHETSANORDNINGARNA

I vidstående tabeller har arbetsgruppen klassificerat de vanligaste felen och bristerna i säkerhetsanordningarna. Man har utgått från farledsklasserna och indelat reparationerna i fyra prioritetsklasser med hänsyn till hur angeläget man har ansett det vara att avhjälpa felen.

Information om fel och brister i säkerhetsanordningarna ska skickas ut i enlighet med anvisningarna i bilaga 4.

Säkerhetsanordningar som försvunnit eller fått skador kan tillfälligt ersättas med anordningar av lättare konstruktion (en boj kan exempelvis ersättas med en prick).

Nödsituationer och andra undantagsfall (såsom deltagande i sjöräddningsinsatser och oljebekämpning och inspektioner efter fartygsolyckor) bör om möjligt skötas omedelbart, oberoende av vilka de aktuella farledsservicebehoven är.

Fel i privatägda säkerhetsanordningar ska avhjälpas enligt samma prioritetsordning som fel i Sjöfartsverkets säkerhetsanordningar.

Prioritetsordning

Prioritetsordningen är riktgivande.

Gällande arbetstidsmodell, väderleksförhållanden, tillbudsstående farledsservicemateriel, arbetsplanen m.m. kan påverka det sätt på vilket felen avhjälpas liksom deras tidpunkt.

I praktiken bör man bedöma varje fall skilt för sig och bestämma felavhjälpningstidpunkten framför allt med hänsyn till vilken risk felet utgör för sjösäkerheten. *Om felet medför allvarlig fara för sjötrafiken eller leder till att trafiken förhindras, måste det omedelbart avhjälpas genom specialarrangemang, oavsett vad prioriteringsordningen och arbetstidsmodellen föreskriver.*

Beroende på den säkerhetsrisk felet utgör bör man avgöra om en navigationsvarning ska utfärdas och/eller om man ska gå ut med annan information till sjöfarten. *Fel och brister i sjöhandelsledernas utmärkning ska alltid meddelas till närmaste VTS-central och/eller lotsstation, även om navigationsvarning eller lokal varning inte utfärdas.*

Prioritetsklass 1:

Felet avhjälpas så fort som möjligt, dock senast 1-3 dygn efter att felanmälan erhållits. Om felet eller bristen gäller en sjöhandelsled, måste information sändas ut.

Prioritetsklass 2:

Felet avhjälpas senast en vecka efter felanmälan.

Prioritetsklass 3:

Felet avhjälpas senast en månad efter felanmälan.

Prioritetsklass 4:

Felet avhjälpas när tillfälle ges, dock senast vid därpåföljande ordinarie tillsyn eller serviceinsats.

PRIORITETSORDNING FÖR ÅTGÄRDANDE AV FEL I SÄKERHETSANORDNINGARNA

20.11.2000		SJÖHANDELS- LEDERNA	ÖVRIGA FARLEDER FÖR NYTTOTRAFIK OCH BAS- FARLEDER FÖR BÅTTRAFIK	FARLEDER OCH RUTTER FÖR BÅTTRAFIK
Typ av säkerhetsanordning		Farledsklasserna I-II	Farledsklasserna III-IV	Farledsklasserna V-VI

Havsfyр

- släckt eller svagt lysande ljus
- felaktig fyrkaraktär
- felaktig sektorer
- svåridentifierbar ljusfärg
- svåridentifierbar dagerfyrning

Sektorfyr

- släckt eller svagt lysande ljus
- felaktig fyrkaraktär
- felaktig sektorer
- svåridentifierbar ljusfärg
- svåridentifierbar dagerfyrning

Ensmärke

- dålig ljusreflektor
- släckt eller svagt lysande ljus
- felaktig fyrkaraktär
- felaktig sektorer
- dagerfyr försvunnen
- svåridentifierbar ljusfärg
- skadad eller svåridentifierbar dagerfyr

1				
1				
1				
3				
4				
1	1			
1	1			
1	1			
3	3			
4	4			
1				1
1				1
1				1
1				1
2				3
3				3
4				4

Typ av säkerhetsanordning	Farledsklasserna I-II	Farledsklasserna III-IV	Farledsklasserna V-VI
Riktningsfyr			
- släckt eller svagt lysande ljus	1	1	
- felaktig fyrkaraktär	1	1	
- felaktig sektorer	1	1	
- dagerfyr försvunnen eller skadad	2	3	3
- svåridentifierbar dagerfyrning	4	4	4
Hjälpfyr			
- släckt eller svagt lysande ljus	1	1	
- felaktig fyrkaraktär	1	1	
- felaktig sektorer	1	1	
- svåridentifierbar ljusfärg	3	3	3
- svåridentifierbar dagerfyrning	4	4	4
Övriga märken			
- släckt ljus	2	2	
Randmärke			
- släckt eller svagt lysande ljus	1	1	
- felaktig fyrkaraktär	1	1	
- svåridentifierbar ljusfärg	1	1	
- svåridentifierbar dagerfyrning	3	3	
- dålig ljusreflektor	3	4	
Radarmärke			
- släckt eller svagt lysande ljus	1	1	
- felaktig fyrkaraktär	1	1	
- svåridentifierbar ljusfärg	1	1	
- svåridentifierbar dagerfyrning	3	4	
- dålig ljusreflektor	3	4	

Typ av säkerhetsanordning	Farledsklasserna I-II	Farledsklasserna III-IV	Farledsklasserna V-VI
---------------------------	--------------------------	----------------------------	--------------------------

Boj

- har förskjutit sig från sin plats eller halvt sjunkit
- släckt eller svagt lysande ljus
- felaktig fyrkaraktär
- försvunnen
- svåridentifierbar ljusfärg
- svåridentifierbar dagerfyrning
- dålig ljusreflektor

1
1
1
1
1
2
3

1
1
1
1
1
4
4

Prick

- har förskjutit sig från sin plats eller halvt sjunkit
- släckt eller svagt lysande ljus
- felaktig fyrkaraktär
- försvunnen
- svåridentifierbar ljusfärg
- svåridentifierbar dagerfyrning
- dålig ljusreflektor

1
1
1
2
2
2
3

1
1
1
2
2
2
3

2
2
3
4

Känningsbåk

- svåridentifierbar dagerfyrning

4

4

4

Kummel

- svåridentifierbar dagerfyrning
- svåridentifierbar bokstavssymbol
- dålig ljusreflektor

3
2
3

4
3
3

4
4
4

Typ av säkerhetsanordning	Farledsklasserna I-II	Farledsklasserna III-IV	Farledsklasserna V-VI
Tilläggsutrustning			
Radarmärken			
- märket är släckt	1		
- koden är felaktig	1		
- signalen är svag	2		
Fasadbelysning			
- släckt eller svag belysning	2	2	
Radarreflektorer			
- skadad eller försvunnen	3	3	3
Ljusreflektorer			
- skadad eller försvunnen	3	3	3
Sjötrafikmärken			
- märket är skadat eller saknas helt och hållet	3	3	4
- släckt eller svag belysning	3	3	4

INFORMATION OM FEL OCH BRISTER I SÄKERHETSANORDNINGARNA

Navigationsvarningarna indelas i tre grupper:

I. NAVAREA WARNINGS

- gäller hela Östersjön och Nordsjön
- alla varningar förmedlas av Sjöfartsverkets koordinator till Stockholm
 - t.ex. fyrar i Östersjön

II. COASTAL WARNINGS

- utgör de egentliga navigationsvarningarna ur farledsservicens synvinkel
- de stora inseglingslederna, i allmänhet ända till platsen där lots möter
 - t.ex. fyrar vid kusten

III. LOCAL WARNINGS

- lokala varningar (endast på finska och svenska)
- alla de viktigaste händelserna i sjöhandelslederna från platsen där lots möter till hamn
 - t.ex. fyrar, ensfyrar, bojar m.m.

Eventuella brister i sjöhandelslederna ska alltid meddelas till närmaste VTS-central och lotsstationer, även om navigationsvarning eller lokal varning inte utfärdas. VTS-centralerna kan vidarebefordra informationen till lotsarna per telefon eller som textmeddelande.

Allmänt om navigationsvarningarna:

- navigationsvarningarna går ut via Turku Radio
- systemet täcker alla sjödistrikt. Därtill är Insjöfinlands sjöfartsdistrikt kopplat till systemet i den utsträckning det är befogat (t.ex. varningar angående förhållandena i Viborgska viken/Saima kanal)
- systemet, varningarna och deras annullering övervakas och koordineras av Sjöfartsverkets sjökartebyrå. Koordinator är Risto Rekimies (ställföreträdare Timo Halonen, Juha Lehtosuo och Reijo Glad). Koordinatören eller den ansvarige

inom distriktet kontaktas, om det råder osäkerhet om varning ska utfärdas eller inte

- i varje sjöfartsdistrikt finns en person som ansvarar för navigationsvarningarna och en ställföreträdare till honom och varje distrikt har egna bestämmelser om hur informationen om navigationsvarningar skall spridas.

Distrikten/distriktens farledsservice-, VTS- och lotsstationer och fartygen sänder in navigationsvarningarna och annulleringarna på blankett till Turku Radio per fax, 0204 48 6533, eller per e-post. I undantagsfall kan en varning ringas in till Turku Radio, tfn 0204 48 6410.

Meddelanden som inkommer till Sjöfartsverkets centralförvaltning från fartyg, grannländer etc. vidareförmedlas till Turku Radio av Sjöfartsverkets koordinator. Koordinatoren ger vid behov generella varningar t.ex. om isförhållandenas inverkan på säkerhetsanordningarna.

Turku Radio redigerar varningarna, sköter om sändningarna och förmedlar NAVTEX-varningarna till Stockholm.

Det är också Turku Radio som upprätthåller en databas över navigationsvarningarna. Listan över gällande navigationsvarningar finns på Sjöfartsverkets intranet- och webbsidor.

Turku Radio läser varningarna på MF- och VHF-frekvenserna och inför dem på Sjöfartsverkets webbsida. Turku Radio sänder de lokala varningarna över VHF, dvs. inom det lokala VHF-hörbarhetsområdet.

Allmänna anvisningar för farledsservicepersonalen

Det är i regel TURKU RADIO som samlar in och sänder varningar som gäller sjöfarten längs finska kusten. Varningar som gäller Insjöfinland och Saima kanal utgör härvid undantag.

Farledsservicepersonalen skickar sitt meddelande till den ansvarige vid distriktskontoret eller direkt till Turku Radio.

Inom distriktet kan farledsmästaren (eller någon likvärdig), befälhavaren för ett farledsfartyg, jourhavande lots eller en utsedd person på distriktskontoret utfärda information om att ett sjömärke saknas eller skadats eller att annan fara för sjöfarten föreligger.

Om möjligt, skall notisen/varningen faxas till TURKU RADIO på standardblankett. På så sätt har sändaren bevis på att han skickat notisen/varningen. Turku Radio kan också kontaktas per e-post eller telefon.

Om det råder oklarhet om notisens/varningens klass, kan den ansvarige inom distriktet eller Turku Radio hjälpa/avgöra saken.

Notiserna kan indelas i tre klasser:

I. Notiser till VTS-centraler eller lotsar

Exempel:

- försvunna prickar (sjöhandelsleder/lotsade sträckor)
- icke-belysta enstavor med skador
- uppgifter om sådant som sker i farledsområdets omedelbara närhet, exempelvis muddring, kabelnedläggning, tävlingar m.m.

II. Lokala varningar

Exempel:

- släckta bojar i sjöhandelsleder, mellan platsen där lots möter och hamnen
- försvunna bojar i sjöhandelsleder, mellan platsen där lots möter och hamnen
- släckta eller annars defekta fyrar i sjöhandelsleder
- muddringsarbeten, lösa stockar m.fl. omständigheter som sätter trafiken i farlederna i fara

Navigationsvarning kan utfärdas då det är fråga om en boj eller fyr som är viktig för sjöfarten, även om den befinner sig mellan platsen där lots möter och hamnen. Detsamma gäller muddringsarbeten och bojar eller prickar som flyttas på grund av dem.

III. Navigationsvarningar

Exempel:

- alla brister som gäller området där lots möter eller dess omedelbara omgivning
- om flera säkerhetsanordningar har skadats eller saknas i samma område, utfärdas alltid en navigationsvarning, fastän man kunde utfärda en separat notis om vart och ett av säkerhetsanordningarna eller utfärda lokal varning
- alla sådana trafikstörande faktorer som kan påverka fartygens val av rutt, t.ex. muddringsarbeten i farleden, kabelnedläggning el.dyl.

Service och tillsyn av säkerhetsanordningar

20.10.2000 A.Heiskanen

	Farledsserviceklass A	Farledsserviceklass B	Farledsserviceklass C
Service	Insatsen utförs antingen vid en särskild utryckning eller i samband med andra insatser så att varje säkerhetsanordning blir föremål för omfattande service vartannat år.	Insatsen utförs antingen vid en särskild utryckning eller i samband med andra insatser så att varje säkerhetsanordning blir föremål för omfattande service vartannat år.	Insatsen utförs antingen vid en särskild utryckning eller i samband med andra insatser så att varje säkerhetsanordning blir föremål för omfattande service vartannat år.
Tillsyn	Utförs genast efter islossningen/när seglätionssäsongen börjar. Huvudvikten läggs vid kontroll och avhjälpande av fel och brister som uppstått under vintern. En andra tillsyn utförs vid behov om hösten. Det viktigaste är då att säkerställa att de navigationstekniska anordningarna är funktionsdugliga inför vintern.	Utförs genast efter islossningen/när seglätionssäsongen börjar. Huvudvikten läggs vid kontroll och avhjälpande av fel och brister som uppstått under vintern. En andra tillsyn i syfte att kontrollera de navigationstekniska anordningarna utförs vid behov om hösten.	Utförs genast efter islossningen/när seglätionssäsongen börjar. Huvudvikten läggs vid kontroll och avhjälpande av fel och brister som uppstått under vintern.
Avhjälpande av fel	Utförs på basis av observationer/felanmälaningar enligt den fastställda prioriteringsordningen för reparation av säkerhetsanordningar.	Utförs på basis av observationer/felanmälaningar enligt den fastställda prioriteringsordningen för reparation av säkerhetsanordningar.	Utförs på basis av observationer/felanmälaningar enligt den fastställda prioriteringsordningen för reparation av säkerhetsanordningar.

Målsättningen är att varje säkerhetsanordning blir föremål för ett besök åtminstone en gång om året.

De service- och tillsynsåtgärder som olika typer av säkerhetsanordningar blir föremål för är specificerade i tabellen "Rekommendation angående åtgärder vid service av säkerhetsanordningar". (Rekommendationen är utarbetad med utgångspunkt i nuvarande fyrteknik och strävan att uppnå en minimistandard för farledsservicen. När utvecklingen inom konstruktioner, teknik och energikällor går framåt bör målet vara att minska på antalet service- och tillsynsinsatser.

Typ av säkerhetsanordning	Farledsserviceklass A			Farledsserviceklass B			Farledsserviceklass C		
	Service	Tillsyn	Reparation	Service	Tillsyn	Reparation	Service	Tillsyn	Reparation
1. Havsfyr									
- kontroll och rengöring av glas	X								
- rengöring av linsen	X								
- kontroll av sektorerna	X								
- smörjning av dörrarnas gångjärn	X								
- påfyllning av ackumulatorvätska	X	X	X						
- kontroll av att batteriet är laddat	X	X	X						
- kontroll av att fotocellen fungerar	X	X	X						
- kontroll av fyrkaraktären	X	X	X						
- lampbyte	X								
- kontroll av lampans glödlamp		X	X						
- rengöring av solpanelerna	X								
- kontroll av elanslutningen	X	X							
- översyn av konstruktionen	X								
- städning	X								
2. Sektorfyr									
- kontroll och rengöring av glas	X			X					
- rengöring av linsen	X			X					
- kontroll av sektorerna	X			X					
- smörjning av dörrarnas gångjärn	X			X					
- påfyllning av ackumulatorvätska	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av att batteriet är laddat	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av att fotocellen fungerar	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av fyrkaraktären	X	X	X	X	X	X			
- lampbyte	X			X					
- kontroll av lampans glödlamp		X	X		X	X			
- rengöring av solpanelerna	X			X					
- kontroll av elanslutningen	X	X		X	X				
- översyn av konstruktionen	X			X					
- städning	X			X					
- röjning av sebarhetsområdet	X			X					
3a. Ensmärke med ljus									
- kontroll/rengöring av lyktans lins	X			X					
- kontroll av sektorerna	X			X					
- smörjning av dörrarnas gångjärn	X			X					
- påfyllning av ackumulatorvätska	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av att batteriet är laddat	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av fyrkaraktären	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av att fotocellen fungerar	X	X	X	X	X	X			
- lampbyte	X			X					
- kontroll av lampans glödlamp		X	X		X	X			
- rengöring av solpanelerna	X			X					
- kontroll av elanslutningen	X	X		X	X				
- översyn av konstruktionen	X			X					
- städning	X			X					
- röjning av sebarhetsområdet	X			X					
3b. Ensmärke									
- översyn av konstruktionerna	X	X		X	X		X	X	
- kontroll av dagermärket	X	X		X	X		X	X	
- kontroll av ljusreflexerna	X	X		X	X		X	X	
- röjning av sebarhetsområdet	X			X			X		

Typ av säkerhetsanordning	Farledsserviceklass A			Farledsserviceklass B			Farledsserviceklass C		
	Service	Tillsyn	Reparation	Service	Tillsyn	Reparation	Service	Tillsyn	Reparation
4a. Riktningsskylt									
- rengöring av lyktans lins	X			X					
- kontroll av sektorerna	X			X					
- smörjning av dörrarnas gångjärn	X			X					
- påfyllning av ackumulatorvätska	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av att batteriet är laddat	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av fyrkaraktären	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av att fotocellen fungerar	X	X	X	X	X	X			
- lampbyte	X			X					
- kontroll av lampans glödlamp		X	X		X	X			
- rengöring av solpanelerna	X			X					
- kontroll av elanslutningen	X	X		X	X				
- översyn av konstruktionen	X			X					
- städning	X			X					
- röjning av sebarhetsområdet	X			X					
4b. Riktningsskylt									
- översyn av konstruktionen	X	X		X	X		X	X	
- kontroll av dagermärket	X	X		X	X		X	X	
- kontroll av ljusreflexerna	X	X		X	X		X	X	
- röjning av sebarhetsområdet	X			X			X		
5. Hjälpskylt									
- rengöring av glas	X			X					
- rengöring av lins	X			X					
- kontroll av sektorer	X			X					
- smörjning av gångjärn	X			X					
- påfyllning av ackumulatorvätska	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av att batteriet är laddat	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av fyrkaraktären	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av att fotocellen fungerar	X	X	X	X	X	X			
- lampbyte	X			X					
- kontroll av lampans glödlamp		X	X		X	X			
- rengöring av solpaneler	X			X					
- kontroll av elanslutningen	X	X		X	X				
- översyn av konstruktionen	X			X					
- städning	X			X					
- röjning av sebarhetsområdet	X			X					
6. Övriga märken									
- översyn av konstruktionen	X	X		X	X		X	X	
- kontroll av ljuset	X	X		X	X				
- röjning av sebarhetsområdet	X			X			X		
7a. Randmärke med ljus									
- rengöring av lyktglaset	X			X					
- smörjning av dörrarnas gångjärn	X			X					
- påfyllning av ackumulatorvätska	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av att batteriet är laddat	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av att fotocellen fungerar	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av fyrkaraktären	X	X	X	X	X	X			
- lampbyte	X			X					
- kontroll av lampans glödlamp		X	X		X	X			
- rengöring av solpanelerna	X			X					
- kontroll av ljusreflexerna	X	X		X	X				
- översyn av konstruktionen	X			X					
- städning	X			X					

Typ av säkerhetsanordning	Farledsserviceklass A			Farledsserviceklass B			Farledsserviceklass C		
	Service	Tillsyn	Reparation	Service	Tillsyn	Reparation	Service	Tillsyn	Reparation
7b. Randmärke									
- kontroll av ljusreflexerna	X	X		X	X				
- översyn av konstruktionen	X	X		X	X				
- städning	X			X					
8a. Radarmärke med ljus									
- rengöring av lyktglaset	X			X					
- smörjning av dörrarnas gångjärn	X			X					
- påfyllning av ackumulatorvätska	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av att batteriet är laddat	X	X	X	X	X	X			
- lampbyte	X			X					
- kontroll av lampans glödlamp		X	X		X	X			
- kontroll av att fotocellen fungerar	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av fyrkaraktären	X	X	X	X	X	X			
- rengöring av solpanelerna	X			X					
- kontroll av ljusreflexerna	X			X					
- översyn av konstruktionen	X			X					
- städning	X			X					
- röjning av sebarhetsområdet	X			X					
8b. Radarmärke									
- kontroll av ljusreflexerna	X	X		X	X				
- översyn av konstruktionen	X	X		X	X				
- städning	X			X					
- röjning av sebarhetsområdet	X			X					
9a. Lysboj									
- kontroll av positionen	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av läget	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av färgerna	X	X		X	X				
- översyn av konstruktionen	X	X		X	X				
- rengöring av lyktglaset	X			X					
- kontroll av att fotocellen fungerar	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av fyrkaraktären	X	X	X	X	X	X			
- lampbyte	X			X					
- kontroll av lampans glödlamp		X	X		X	X			
- batteribyte	(X)	(X)		(X)	(X)				
- mätning av batteriets spänning	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av ortlinjemärkena 1)	X			X					
- röjning av deras sebarhetsområde 1)	X			X					
- kontroll av ljusreflexerna	X	X		X	X				
- kontroll av förankringen	X			X					
9b. Boj									
- kontroll av positionen	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av läget	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av färgerna	X	X	X	X	X	X			
- översyn av konstruktionen	X	X		X	X				
- inspektion av remmarharnarna 1)	X			X					
- röjning av deras sebarhetsområde 1)	X			X					
- kontroll av ljusreflexerna	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av förankringen	X			X					

Typ av säkerhetsanordning	Farledsserviceklass A			Farledsserviceklass B			Farledsserviceklass C		
	Service	Tillsyn	Repa- ration	Service	Tillsyn	Repa- ration	Service	Tillsyn	Repa- ration
10a. Lysprick									
- kontroll av positionen	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av läget	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av färgerna	X	X		X	X				
- översyn av konstruktionen	X			X					
- rengöring av lyktglaset	X	X		X	X				
- kontroll av att fotocellen fungerar	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av fyrkaraktären	X	X	X	X	X	X			
- lampbyte	(X)	(X)		(X)	(X)				
- batteribyte	(X)	(X)		(X)	(X)				
- mätning av batteriets spänning	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av ortlinjemärkena 1)	X			X					
- röjning av deras sebarhetsområde1)	X			X					
- kontroll av ljusreflexerna	X	X		X	X				
- kontroll av förankringen 2)	X			X					
10b. Prick									
- kontroll av positionen	X	X	X	X	X	X	X	X	X
- kontroll av läget	X	X	X	X	X	X	X	X	X
- kontroll av färgerna	X	X	X	X	X	X	X	X	X
- översyn av konstruktionen	X			X			X		
- inspektion av remmarharama 1)	X	X		X	X		X	X	
- röjning av deras sebarhetsområde1)	X			X			X		
- kontroll av ljusreflexerna	X	X	X	X	X	X	X	X	X
- kontroll av förankringen 2)	X			X			X		
10c. Stor lysprick									
- kontroll av positionen	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av läget	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av färgerna	X	X		X	X				
- översyn av konstruktionen	X			X					
- rengöring av lyktglaset	X	X		X	X				
- kontroll av att fotocellen fungerar	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av fyrkaraktären	X	X	X	X	X	X			
- lampbyte	(X)	(X)		(X)	(X)				
- batteribyte	(X)	(X)		(X)	(X)				
- mätning av batteriets spänning	X	X	X	X	X	X			
- inspektion av remmarharama 1)	X			X					
- röjning av deras sebarhetsområde1)	X			X					
- kontroll av ljusreflexerna	X	X		X	X				
- kontroll av förankringen	X			X					
10d. Stor prick									
- kontroll av positionen	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av läget	X	X	X	X	X	X			
- kontroll av färgerna	X	X		X	X				
- översyn av konstruktionen	X			X					
- kontroll av ortlinjemärkena 1)	X			X					
- röjning av deras sebarhetsområde 1)	X			X					
- kontroll av ljusreflexerna	X	X		X	X				
- kontroll av förankringen	X			X					
11. Känningsbåk									
- översyn av konstruktionen	X	X		X	X				
- röjning av sebarhetsområdet	X			X					

Typ av säkerhetsanordning	Farledsserviceklass A			Farledsserviceklass B			Farledsserviceklass C		
	Service	Tillsyn	Repa- ration	Service	Tillsyn	Repa- ration	Service	Tillsyn	Repa- ration
13a.Kummel med ljus									
- lampbyte	X			X					
- kontroll av konstruktionen	X	X		X	X				
- kontroll av ljusreflexer och symbol	X	X		X	X				
- röjning av sebarhetsområdet	X			X					
13b.Kummel									
- kontroll av konstruktionen	X			X			X		
- kontroll av ljusreflexer och symbol	X	X		X	X		X	X	
- röjning av sebarhetsområdet	X			X			X		
Sjötrafikmärkena									
- generell översyn av märket	X	X		X	X		X	X	
- röjning av sebarhetsområdet	X			X			X		
Fasadbelysningen									
- kontroll av att ljusen fungerar	X	X	X	X	X	X			
Radarfyrar									
- kontroll av att radarfyren fungerar	X	X	X						
- kontroll av energikällorna	X	X	X						

- 1) endast de ortlinjemärken som kommer att bevaras
- 2) prickar som befinner sig under särskild kontroll (slitaget på förankringarna)

(X) en gång om året vid lämpligt tillfälle med hänsyn till säkerhetsanordningens funktion

Fel och brister som uppdagats vid tillsyn avhjälpas under besöket, om det går att genomföra i praktiken.

ARBETSFORMER SOM HÄNFÖR SIG TILL VHS-APPLIKATIONEN

100 FASTA SÄKERHETSANORDNINGAR

110 TILLSYN OCH SERVICE AV LYS- OCH ENERGIANORDNINGAR

- kontroll och byte av lampa
- kontroll av vätskemängden i ackumulatorn och påfyllning, batteribyte
- kontroll och rengöring av solpanel, byte av panel
- kontroll och reglering av sektorerna
- installering, kontroll och reparation av kabel
- kontroll och service av radarfyr
- installering av ny lysanordning

120 UNDERHÅLL OCH REPARATION AV KONSTRUKTIONERNA

- inspektion, underhåll och reparation av byggnad och/eller konstruktion
- målning och svetsning
- byte av enslinjetavlor
- röjning av växtligheten
- förberedande arbete på verkstad eller fartyg

130 BYGGARBETEN

- nybyggnation

200 FLYTANDE SÄKERHETSANORDNINGAR

210 TILLSYN OCH SERVICE AV BOJARS LYSANORDNINGAR

- byte av lampa och batteri
- montering och reparation av lysanordning (även på verkstaden)
- demontering och montering av lysanordning

220 UTLÄGGNING AV BOJAR O.A. DYLIKA ARBETEN

- kontroll av positionen
 - återinstallering av boj som förskjutit sig från sin plats
 - intagning och utläggning
 - kontroll av förankringen och reparation (schackel, kättingar, tyngder)
-

- tillverkning av ankartyngder
- sandblästring, målning och reparation
- förberedande arbete på verkstad eller fartyg

260 TILLSYN OCH UNDERHÅLL AV PRICKARS LYSANORDNINGAR

- byte av lampa och batteri
- montering och reparation av lysanordning (även på verkstad)
- demontering och montering av lysanordning

270 UTLÄGGNING AV PRICKAR O.A. DYLIKA ARBETEN

- kontroll av positionen
- återinstallering av prick som förskjutit sig från sin plats
- intagning och återutläggning av prick
- kontroll av förankringen och reparation (schackel, kättingar, tyngder)
- tillverkning av ankartyngder
- reparationer
- arbeten med anknytning till ortlinjemärkena, även röjning av växtligheten

300 ÖVRIGA ARBETEN

310 ÖVRIGA FARLEDSSERVICEARBETEN

- ekolodning och övrigt undersökningsarbete
- dykning
- undanskaffande av stenar
- mätning
- myndighetstillsyn av sjötrafikmärken och säkerhetsanordningar

320 KONTORSARBETE

- administrativa uppgifter
- lagerarbete
- adb och planering
- utbildning och sammanträden

330 ARBETEN VID FARLEDSBASEN

- underhåll och reparation av byggnad
- underhåll av gårdsplan/förrådsområde
- underhåll och reparation av brygga och ramp
- underhåll och reparation av apparater, redskap och materiel
- städning och avfallshantering, miljövard

340 SERVICE OCH UNDERHÅLL AV TRANSPORTMATERIEL

- dockning, service och reparation av fartyg och båtar
- service och reparation av bil, traktor el.dyl.
- service och reparation av hydrokopter, motorkälke, trailer

350 FÖRFLYTTNING OCH INSPEKTIONSFÄRDER

- förflyttning av bil utan anknytning till viss uppgift
- inspektionsfärd utan anknytning till viss säkerhetsanordning
- inspektion utan anknytning till viss prick (t.ex. vårutprickning)

360 INTERNA TJÄNSTER

- transport, reparation el.dyl. utan anknytning till farledsservicen
- bränsletransport till lotsstation el.dyl.
- transport i anknytning till Naviarbetet el.dyl.

370 TJÄNSTER I ANKNYTNING TILL LOTSSERVICEN

- lotskörning
- examenskörning

380 VTS-ARBETEN

- installation, service och transport med anknytning till VTS-nätverket

390 OLJEBEKÄMPNINGSARBETEN

- arbete med anknytning till oljebekämpning eller oljebekämpningsövning, även förberedelser och avslutande arbeten

400 ISBRYTNING

- isbrytningsuppdrag

410 ARBETEN SOM UTFÖRS FÖR UTOMSTÅENDES RÄKNING

- utprickningsarbete för utomstående
- bränsletransporter el.dyl.
- alla arbeten som faktureras
- handräckning, t.ex. räddningsinsatser

EXEMPEL PÅ JÄMFÖRELSE AV FARLEDSSERVICEOMRÅDEN OCH INDIKATORER (INSJÖFINLANDS SJÖFARTSDISTRIKT)

En omfattande och mångsidig jämförelse av farledsserviceområdena genomfördes i Insjöfinlands sjöfartsdistrikt år 1999 i samband med planeringen av hur farledsservicen skulle utvecklas. Vidstående tabeller innehåller exempel på detta.

Jämförelser kan göras av basuppgifter, resurser, arbetsmängder och kostnader allt efter behov. Olika slags indikatorer bidrar till jämförelserna och slutsatserna.

JÄMFÖRANDE UPPGIFTER OM FARLEDSSERVICEOMRÅDEN

	Vatten- drag Vu Ky Ko	Trafik				Farledernas längd			Totalt st.	Säkerhetsanordningar		tålthet st./km	Farledsservice		Anm.
		R	U	M		I km	II km	III km		flytande %	belysta st.		akt.radie km	säsong mån.	
Saima kanal	x	x	x	x		56,9	0	0	56,9	91	15	16	42	9-9,5	140
Lauritsala farledsserviceområde	x	x	x	x		95,5	232,1	0	327,6	61	149	20	38		1452
Ristilina farledsserviceområde	x	x	x	x		54	124,2	91,2	269,4	63	56	9	36		1051
Puumala farledsserviceområde	x	x	x	x		127,3	157,1	51,2	335,6	52	161	22	36		1498
Nyslotts farledsserviceområde	x	x	x	x		135,5	315,8	142,4	593,7	66	133	11	52		1913
Vuokala farledsserviceområde	x	x	x	x		159,5	226,9	26,5	412,9	66	302	28	54		2356
Varkaus farledsserviceområde	x	x	x	x		93,1	40,3	54,9	188,3	62	258	43	38		1589
Kuopio farledsserviceområde	x	x	x	x		92,6	155,2	156	403,8	79	201	20	36		1698
Joensuu-Lieksa farledsserviceomr.	x	x	x	x		0	366,8	41,6	408,4	70	24	3	108	6	865
Vartiopale farledsserviceomr.	x	x	x	x		0	230,1	22,4	252,5	67	2	0	48		664
Ahkonlahti farledsserviceomr.	x	x	x	x		0	98,6	71,8	170,4	88	63	11	54		524
Tervonsalmi farledsserviceomr.	x	x	x	x		0	129,1	387,9	517	80	30	3	50	6	757
Suolahti farledsserviceområde	x	x	x	x		0	401,5	0	401,5	73	47	6	72		693
Vuoksensalmi farledsserviceomr.	x	x	x	x		0	629,9	0	629,9	84	35	5	58		602
Vääksy farledsserviceområde	x	x	x	x		0	311,9	0	311,9	74	23	8	36		226
Valkeakoski farledsserviceomr.	x	x	x	x		0	204,3	58,3	262,6	76	4	1	40	6	312
Orivesi farledsserviceområde	x	x	x	x		0	115,5	5	120,5	61	0	0	28		198
Ruovesi farledsserviceområde	x	x	x	x		0	282,7	0	282,7	76	7	2	40	6	275
Virdois farledsserviceområde	x	x	x	x		0	131,2	77,3	208,5	80	12	3	40		321
Puulavesi farledsserviceområde	x	x	x	x		0	0	199,9	199,9	71	3	1	52	6	287
Fartedsfartyget Kummeli	x	x	x	x						70	1525	12			
INSJÖFINLANDS SFD TOTALT						814,4	4153,2	1386,4	6354						

1) Infartsliden till Saima kanal är medräknad i farledens längd

	Produktionskostnader per farledsserviceområde				Kostnader per enhet				Anm.
	Löner		Konsum- tionsutg. tmk	Summa tmk	mk/km	Index- vägd mk/anordn		mk/dygn	
	mom. 21 tmk	sysselsatt tmk				totalt tmk			
Lauritsala farledsserviceområde	348	60	408	257	665	2030	904	458	2463 1)
Ristina farledsserviceområde	348	50	398	178	576	2138	879	548	2133
Puumala farledsserviceområde	342	80	422	190	612	1824	846	409	2267
Nyslotts farledsserviceområde	355	80	435	178	613	1033	505	320	2270
Vuokala farledsserviceområde	481	50	531	380	911	2206	837	387	3374
Varkaus farledsserviceområde	363	150	513	329	842	4472	1401	537	3119
Kuopio farledsserviceområde	366	60	426	410	836	2070	839	492	3096
Farledsfartyget Kummeli	1046	0	1046	195	1241				4596
Djupledsområdena totalt	3649	530	4179	2117	6296	2433	1033	539	23319
Joensuu-Lieksa farledsserviceomr	312	50	362	195	557	1364	583	644	3094
Varistalpaile farledsserviceomr.	343	50	393	120	513	2032	631	773	2850
Ahkionlahti farledsserviceomr.	286	50	336	95	431	2529	727	823	2394
Tervonsalmi farledsserviceomr.	268	50	318	177	495	957	495	654	2750
Suolahti farledsserviceområde	320	0	320	231	551	1372	707	795	3061
Vuoksensalmi farledsserviceomr.	268	0	268	261	529	840	778	879	2939
Vääksy farledsserviceområde	292	0	292	106	398	1276	1368	1761	2211
Valkeakoski farledsserviceomr.	96	0	96	67	163	621	361	522	906
Orivesi farledsserviceområde	268	0	268	169	437	3627	1734	2207	2428
Ruovesi farledsserviceområde	198	50	248	152	400	1415	1044	1455	2222
Virdois farledsserviceområde	192	0	192	133	325	1559	727	1012	1806
Puulavesi farledsserviceområde	178	50	228	87	315	1576	818	1098	1750
Omr. med grunda farleder totalt	3021	300	3321	1793	5114	1358	727	893	28411
JÄRVI-SUOMEN MKP YHT.	6670	830	7500	3910	11410	1796	869	656	

Indexvägd mk/säkerhetsanordning avser kostnad per enhet vägd med den relativa arbetsmängden. Det är m.a.o. den normala kostnaden mk/säkerhetsanordning dividerad med index för arbetsmängd (index för arbetsmängd är farledsserviceområdets relativa arbetsmängd dividerad med antalet säkerhetsanordningar).

Exempel: Vuokala farledsserviceområde

Relativ arbetsmängd 2356
Antal säkerhetsanordningar 1089
Index för arbetsmängd 2,16
Kostnad per enhet mk/anord. 837
Indexvägd mk/anordning 387

Kostnaderna tagna ur distriktets verksamhetsplan för år 1999 1) Lönekostnaderna för dem som har sysselsatts med sysselsättningsmedel är beräknade så, att 0,85 årsverken motsvarar en kostnad på 100 000 mk

BEDÖMNING AV SÄKERHETSANORDNINGARNAS SKICK

En bedömning av i vilket skick säkerhetsanordningarna är utförs 1-2 gånger om året inom varje farledsserviceområde. Om distriktet har ett stort antal farledsserviceområden eller trafiken är säsongbetonad, är det tillräckligt med en bedömning per år.

Vid bedömningen kontrolleras ungefär 5 % av farledsserviceområdets säkerhetsanordningar, dock inte mindre än 40 säkerhetsanordningar. Bedömningen görs så att man besöker en representativ del av varje farledsområde med båt och kontrollerar ett antal slumpmässigt valda säkerhetsanordningar, som måste vara av olika typ.

Bedömningarna görs av farledschefen eller någon annan förman för farledsservicen som fått uppdraget, och den farledsgrupp inklusive förman som ansvarar för området deltar. Utvecklingssamtal kan föras och eventuella andra synpunkter framföras på samma gång. Om bedömningarna utförs av flera personer inom distriktet, bör den skala de tillämpar avstämmas en gång om året så att de alla tillsammans bedömer säkerhetsanordningarna i ett visst farledsserviceområde. Distrikten bör också avstämma sina skalor sinsemellan.

Bedömningen kan göras

- med hjälp av den detaljerade metod som beskrivs i rapporten "Merenkulun turvalaitteiden kunnon arviointi" (Sjöfartsverket/Viatek/Viasys, 8.2.1995)
- med hjälp av den förenklade metod som tillämpas av Finska vikens sjöfartsdistrikt.

Nedan följer en utförligare beskrivning av den metod som Finska vikens sjöfartsdistrikt använder sig av. Metoden tillämpades också 1999 då alla verkets säkerhetsanordningar blev föremål för en bedömning innan man började utarbeta en plan för utveckling av farledshållningen.

Bedömningen är okulär. Den ska bara omfatta sådant som farledsservicegruppen har möjlighet att påverka i sitt arbete. Hos varje enskild säkerhetsanordning beaktas både sådana faktorer som har konsekvenser för navigeringen och sådana som gäller konstruktionen (tabell 1). Varje säkerhetsanordning får ett "skolvitsord" på skalan 0...10 (försvunnen ...helt i skick).

Det tal som beskriver säkerhetsanordningens skick är ett vägt tal som erhålls med hjälp av ett vägningstal som indikerar den relativa arbetsmängd som anordningen fordrar (tabell 2). Vitsordet för den kontrollerade anordningen multipliceras med vägningstalet för anordningstypen och

summan av de vägda vitsorden räknas ut. Det tal som beskriver anordningarnas skick erhålls genom att räkna hur många procent summan av vitsorden utgör av de kontrollerade anordningarnas vägda teoretiska maximivärde.

Tabell 1: Faktorer som bör beaktas vid bedömningen

Säkerhetsanordningarnas konstruktion

1. bärande konstruktioner
 - trä-, betong- och stålkonstruktioner
2. fundamentet
3. stegar, skenor, arbetsplattformar, gångar och skyddsutrustning
4. stag
 - slakhet, slitage, rostighet
5. kättingar, linor, ankartyngder o.dyl.
6. övriga konstruktioner och infästningar

Faktorer med anknytning till navigeringen

1. Lysanordningar
 - lykta och lins är i skick
 - rätt fyrkaraktär
 - tillräcklig lyskraft
 - lamporna är i skick
 - renhet
2. Sektorer och glas
 - rätt riktningsvinkel hos sektorerna
 - färg- och skyddsglas är i skick (rena)
3. Eldistributionen
 - solpaneler, vindgeneratorer, elanslutning, batterier och ackumulatorer är i skick
 - laddning, skymningsreläer, apparatskåp
4. Dagermärket
 - ytans form, färg, färgbeständighet, renhet etc.
5. Ljusreflexerna
 - reflexbandens skick
 - radarreflektorena

6. Rätt läge
 - bojar och prickar i rätt position
 - positionsbestämningsanordningar, ortlinjemärken etc.
7. Flytförmåga och rätt djup
 - placerad på rätt djup
 - rätt läge
8. växtlighet
 - säkerhetsanordningen synlighet från farleden

Tabell 2: Säkerhetsanordningarnas vägningstal (FVSD)

		Vägningstal
1	Havsfyr	10
2	Sektorfyr	8
3	Ensmärke med ljus	
	> 10m	6
	< 10m	4
	Ensmärke	
	> 10m	3
	< 10m	2
4	Riktningsfyr	4
5	Hjälpfyr	6
6	Övriga märken	2
7	Randmärke med ljus	7
	Randmärke	4
8	Radarmärke med ljus	7
	Radarmärke	3
9	Boj med ljus	8
	Boj	4
	Stor lysprick	6
	Stor prick	3
10	Lysprick	5
	Prick, skärgård	1
	Utsjöremmare	2
11	Känningsbåk	4
12	Kummel med ljus	3
	Kummel	1

FARLEDSSERVICEGRUPPERNAS BERÄKNADE RELATIVA ARBETSMÄNGD
I GENOMSNITT VID SÄKERHETSANORDNINGAR AV OLIKA TYPER

20.10.2000

typnr	typ av säkerhetsanordning	besök per år (gångar)	relativ arbetsmängd per besök	relativ arbetsmängd per år
1	Havsfyr	3	2	6
2	Sektorfyr	3	1,5	4,5
3	Ensmärke, belyst	3	2	6
3	Ensmärke, obelyst	1	2	2
4	Riktningsfyr	3	1,5	4,5
5	Hjälpfyr	2	1	2
6	Annat märke, belyst	1	0,3	0,3
6	Annat märke, obelyst	1	0,3	0,3
7	Randmärke, belyst	3	1,5	4,5
7	Randmärke, obelyst	1	2	2
8	Radarmärke, belyst	3	1	3
8	Radarmärke, obelyst	1	1,5	1,5
9	Lysboj	3	1	3
9	Boj, obelyst	2	1	2
10	Lysprick	3	1	3
10	Prick, obelyst	2	0,5	1
11	Känningsbåk	0,5	2	1
13	Kummel, belyst	2		0,75
13	Kummel, obelyst	0,5		0,75

ANM.: 1. Arbetstiden per besök och per år beskriver farledsservicegruppens relativa arbetsmängd
(=vägningstal för erforderlig arbetsmängd)

- RELATIVA ARBETSMÄNGDER PER SÄKERHETSANORDNING I INLANDSFARVATTNEN:
Farledsklass II (≥ 4 m): Vägningstal enligt ovanstående tabell
Farledsklasserna III-V (< 4 m): Korrektionsfaktor för tabellvärdena = 0,70
- De relativa arbetsmängderna i tabellen har använts i de jämförelser och slutsatser som ingår i utvecklingsplanerna (Väyliens ylläpito, MKL 1999 ja Väylänhoidon toimintavaihtoehto, EP-Logistics Oy 2000)

12.10.2000

BILAGA 9B

JÄMFÖRELSE AV FARLEDSSERVICENS AVVÄGNINGSKOEFFICIENT

Kalkylatoriska arbetsmängder enligt olika
avvägningskoefficienter

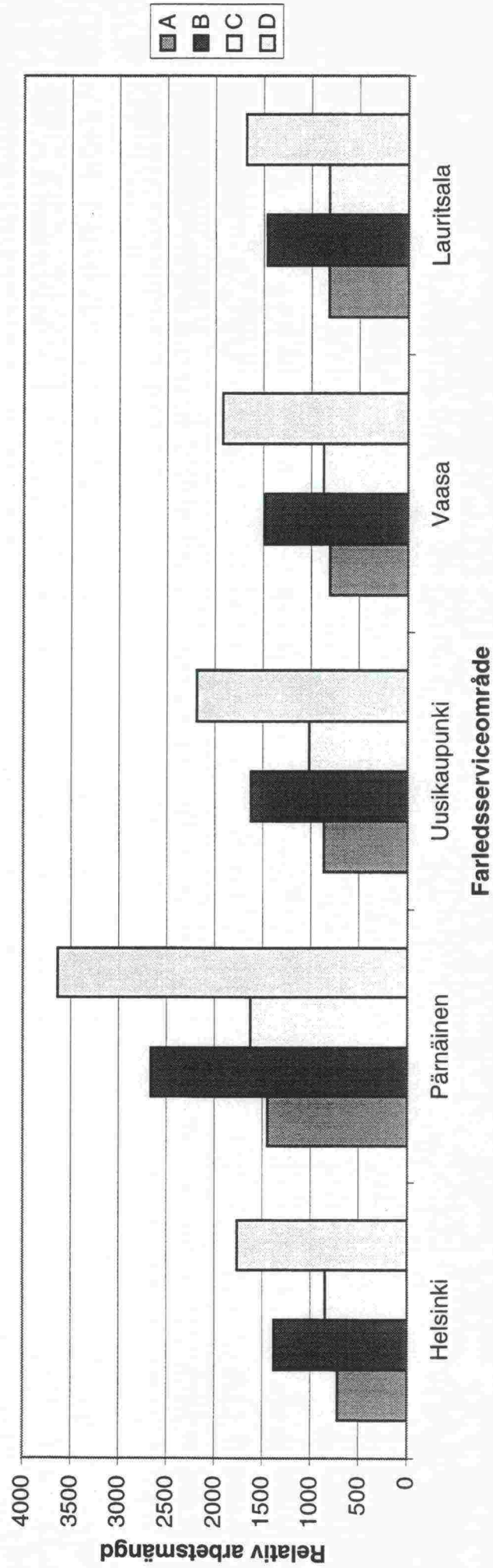
	Väningstal				Helsingfors		Pärnäs		Nystad		Vasa		Lauritsala	
	A	B	C	D	anordn. st.	v-tal totalt	anordn. st.	v-tal totalt	anordn. st.	v-tal totalt	anordn. st.	v-tal totalt	anordn. st.	v-tal totalt
Belysta														
hjälpfyr	2	2	0,1	6	5	10	5	10	1	2	6	12	6	12
ensfyr	3	6	3,8	5	87	261	126	378	92	276	66	198	98	294
havsfyr	4	6	5	10	5	20	1	4	4	16	6	24	0	0
boj	1,5	3	1,1	8	42	63	82	123	54	81	37	55,5	0	0
randmärke	2	4,5	6	7	10	20	15	30	16	32	6	12	0	0
sektorfyr	2	4,5	4,4	8	18	36	53	106	28	56	29	58	8	16
radarmärke	2	3	6	7	4	8	4	8	4	8	0	0	0	0
prick	1,5	3	1,1	5	0	0	0	0	2	3	4	6	38	57
Obelysta														
kummel	0,75	0,75	0,6	2	23	17,25	194	145,5	52	39	11	8,25	40	30
ensmärke	1,5	2	1	3	37	55,5	108	162	87	130,5	116	174	134	201
boj	0,5	2	0,8	4	14	7	17	8,5	19	9,5	4	2	0	0
känningsbåk	0,75	1	1,1	4	1	0,75	4	3	3	2,25	4	3	0	0
randmärke	1	2	0,6	4	0	0	2	2	2	2	0	0	0	0
radarmärke	1	1,5	0,6	3	12	12	19	19	8	8	2	2	1	1
prick	0,5	1	0,5	1	416	208	894	447	397	198,5	501	250,5	413	206,5
Totalt					674	719	1524	1446,0	769	863,8	792	805,25	738	817,5
	A =													
	B =					1380		2662,0		1623,0		1480,8		1462,5
	C =					844		1623,7		1015,7		872,0		815,1
	D =					1762		3638,0		2194,0		1925,0		1678,0

Avvägningskoeff. A = Använt av säkerhetsanordningsbyrån sedan år 1993 vid kalkylering av relationstal för farledsservicen
Avvägningskoeff. B = Föreslaget av "Farledshållningsarbetsgruppen"
Avvägningskoeff. C = Utredning beställd av Finska vikens sjöfartsdistrikt. Viatek 1996
Avvägningskoeff. D = Föreslaget av farledscheferna

SAMMANDRAG AV JÄMFÖRELSEN

Använningskoeff. A = Använt av säkerhetsanordningsbyrån sedan år 1993 vid kalkylering av relationstal för farledsservicen
Använningskoeff. B = Föreslaget av "Farledshållningsarbetsgruppen"
Använningskoeff. C = Utredning beställd av Finska vikens sjöfartsdistrikt. Viatek 1996
Använningskoeff. D = Föreslaget av farledscheferna

JÄMFÖRELSE AV AVVÄGNINGSKOEFFICIENTERNA



FÖRFATTNINGAR, FÖRESKRIFTER OCH ANVISNINGAR OM FARLEDSSERVICEN

Territorialövervakningslagen (755/2000)
(delvis som bilaga)

Förordningen om utmärkning av farlederna (846/1979)
(se bilaga)

Sjölagen (674/1994) jämte ändringar
Sjöfartsstyrelsens informationsblad 17/1.10.1994 och 17/7.10.1996)

Vattenlagen (264/1961)
(kap. 4. som bilaga)

Sjötrafiklagen (463/1996) och sjötrafikförordningen (124/1997)
(Sjöfartsstyrelsens informationsblad 10/25.4.1997)

Sjötrafikmärken och ljussignaler samt anläggande och utmärkning av
luftledningar, kablar och andra ledningar
(Sjöfartsstyrelsens informationsblad 12/28.5.1997)

Utprickning av farlederna
(Sjöfartsstyrelsens informationsblad 11/1.7.1995)

Allmänna principer för hur båtfarleder och båttrutter skall byggas,
underhållas och utmärkas på sjökort
(Sjöfartsstyrelsens informationsblad 11/19.4.1982)

Byggande av panelkummel för båtfarleder
(Sjöfartsstyrelsens informationsblad 15/23.10.1984)

Kom 308 Förordning om utmärkning av farlederna 30.11.1979/846

På föredragning av handels- och industriministern stadgas:

1 §. Denna förordning gäller utmärkning av farleder på havet eller i annat vattendrag samt annan motsvarande dirigerings- och främjande av dess säkerhet.

För dirigerings- och främjande av dess säkerhet används vid behov sådana säkerhetsanordningar för sjöfarten som avses i 2 §. (8.3.1991/513)

Mom. 3 har upphävts genom F 8.3.1991/513.

Se VattenL kap. 4, Mi 601; F om bringande i kraft av den år 1972 ingångna konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss, Kom 304; F om förhindrande av sammanstötning i inre farvatten (Regler för inre farvatten 1978), Kom 305; TMb om utrustningen av färjor på allmänna vägar och om tillsynen över färjdriften 4.3.1988/221.

2 §. Säkerhetsanordningarna för sjöfarten är fasta eller flytande.

Fasta säkerhetsanordningar är elektroniska positionsbestämningsstationer och positionsbestämningsanordningar, radarmärken, havsfyrar, ens- och sektorfyrar, ensmärken, randmärken, kummel och andra igenkänningsmärken, sjötrafikmärken, ljussignaler samt övriga med dessa jämförliga fasta anordningar. (8.3.1991/513)

Flytande säkerhetsanordningar är bojar, remmarbojar och remmare.

3 §. Sjöfartsstyrelsen utfärdar erforderliga bestämmelser eller anvisningar:

- 1) om utmärkning och belysning av farlederna;
- 2) om benämningarna på de säkerhetsanordningar för sjöfarten och på övriga anordningar som används vid utmärkning av farleder samt om anordningars konstruktion, om vad de anger samt om deras färg- och ljuskaraktärer; (8.3.1991/513)
- 3) om uppförande, utsättning, ändring och avlägsnande av säkerhetsanordningar för sjöfarten ävensom därom när dessa är i funktion; samt
- 4) om utmärkning av ledningar, kablar och andra motsvarande konstruktioner och anordningar som är placerade i eller ovanför havet eller vattendrag.

4 §. De säkerhetsanordningar som erfordras för sjötrafiken i offentliga farleder ombesörjes på statens vägnar av sjöfartsväsendet, om icke annorlunda är stadgat särskilt.

5 §. Säkerhetsanordning för sjöfarten får icke utan tillstånd uppföras, utsättas eller upprätthållas av annan än sjöfartsväsendet. Sådant tillstånd skall sökas hos sjöfartsstyrelsen, på vilken det ankommer att pröva huruvida anordningen är ändamålsenlig samt bestämma villkoren för uppförandet, utsättningen och underhållet av anordningen.

Är ovan i 1 mom. avsedd, med stöd av tillstånd uppförd eller utsatt säkerhetsanordning bristfällig eller vilseledande, skall sjöfartsmyndighet uppmana den som är skyldig att upprätthålla anordningen att inom utsatt tid reparera den. Underlåtes reparandet av anordningen, oaktat uppmaningen, äger sjöfartsmyndigheterna befogenhet att utföra reparationen på dens bekostnad som är skyldig att underhålla anordningen.

6 §. I närheten av farled eller annat sjötrafikområde får ej utsättas reklamljus, signalljus eller annan ljusanordning som på ett vilseledande sätt liknar någon säkerhetsanordning för sjöfarten eller som annars kan medföra fara för sjöfarten.

7 §. Om för sjöfarten viktiga ändringar beträffande säkerhetsanordningar meddelar sjöfartsstyrelsen i sin publikation "Underrättelser för sjöfarande". I brådskande fall kan sjöfartsstyrelsen meddela om ändringar även via rundradion och kustradiostationerna.

8 §. (8.3.1991/513) Om någon observerar att en säkerhetsanordning för sjöfarten inte fungerar på uppgivet sätt eller att en sådan anordning har försvunnit, blivit skadad, förskjutits från sin plats eller av någon annan orsak är vilseledande, skall han anmäla därom till närmaste lotsstation eller sjöfartsdistrikt, till sjöfartsstyrelsen eller till någon annan sjöfartsmyndighet.

9 §. Om ett fartyg, en fartygsdel eller gods som sjunkit i en farled eller inom något annat sjötrafikområde medför fara eller olägenhet för sjöfarten eller småbåtstrafiken, skall fartygets ägare eller den i vars besittning fartyget eller godset var så fort som möjligt avlägsna det sjunkna föremålet. Den som saken gäller skall vid behov sätta upp på platsen i fråga ett lämpligt tillfälligt märke för att varna sjöfarande samt utan dröjsmål anmäla det inträffade till närmaste lotsstation eller sjöfartsdistrikt, till sjöfartsstyrelsen eller till någon annan sjöfartsmyndighet. (8.3.1991/513).

Angående skyldighet att ersätta skada, som föranleds av underlåtenhet att vidtaga i 1 mom. avsedd åtgärd, gäller vad därom är i skadeståndslagen (412/74) stadgat. Sjöfartsmyndigheterna är berättigade att på den försumliges bekostnad vidtaga erforderliga åtgärder för att avvärja faran eller undanskaffa hindret.

Se SkadeståndsL, Ci 301.

10 §. Den som bryter mot stadgandena i denna förordning eller med stöd av den utfärdade föreskrifter, skall dömas, om icke strängare straff för gärningen är stadgat annorstädes i lag, för *förseelse beträffande utmärkning av farled* till böter.

Den som vid en flytande säkerhetsanordning fastgör fartyg, båt, fångstredskap eller annat dylikt skall dömas, även om gärningen icke skulle ha förorsakat att anordningen har förskjutit sig från sin plats eller blivit skadad, för *äventyrande av säkerhetsanordnings funktionsduglighet* till böter.

11 §. De kostnader, som föranletts av åtgärder, vilka sjöfartsmyndigheter vidtagit i enlighet med stadgandena i 5 § 3 mom. och 9 § 2 mom., indrives hos den betalningsskyldiga i den ordning som om indrivning av skatter och avgifter i utskökningsväg är stadgat.

Se SkatteUL, Pr 608.

12 §. Tillsynen över efterlevnaden av denna förordning och med stöd därav utfärdade bestämmelser ankommer på sjöfarts-, polis-, gränsbevaknings- och tullmyndigheterna.

13 §. (8.3.1991/513) Närmare bestämmelser om tillämpningen av denna förordning utfärdas vid behov av trafikministeriet.

14 §. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1980.

Genom denna förordning upphäves förordningen den 25 februari 1961 om säkerhetsanordningar för sjöfarten (125/61) jämte däri senare företagna ändringar. Förordningens om säkerhetsanordningar för sjöfarten 4 och 5 §§, av dessa lagrum 4 § sådan den lyder i förordningar av den 30 december 1963 och den 16 mars 1979 (658/63 och 312/79), är i kraft beträffande havsområdena till utgången av år 1980 och beträffande de inre farvattnen till utgången av år 1981.

Mi 601 Vattenlagen 19.5.1961/264

4 kap. Farleder och andra områden för samfärdsel i vatten

1 §. Med allmän farled förstås i denna lag en farled i ett vattendrag eller saltsjön som enligt stadgandena i detta kapitel har inrättats som offentlig farled eller allmän lokal farled. (20.7.1992/646).

Övriga farleder äro enskilda.

1 a §. (20.7.1992/646) Vattendomstolen kan på ansökan av sjöfartsverket bestämma att en sådan del av ett vattendrag som det är nödvändigt att hålla öppen för allmän fartygs- eller båttrafik skall vara offentlig farled. En offentlig farled kan också inrättas i ett vattendrag med kungsådra.

2 §. Vattendomstolen kan, på ansökan, för allmän lokal farled förklara en del av vattendrag som inte hör till offentlig farled, men som det är nödvändigt att hålla öppen för allmän fartygs- eller båttrafik, inberäknat trafik med fritidsbåtar. Förordnande om allmän lokal farled kan även meddelas i fråga om vattendrag som har kungsådra. (30.4.1987/467)

2 mom. har upphävts genom L 20.7.1992/646.

Ikraftträdelsestadgandet i L 30.4.1987/467 finns intaget under lagens rubrik.

2 a §. (20.7.1992/646) Om inrättande av en allmän farled gäller, om inte något annat anges i denna lag, i tillämpliga delar vad som stadgas om byggande i vattendrag och om tillstånd därtill.

3 §. (20.7.1992/646) Innan vattendomstolen i enlighet med 1 a eller 2 § inrättar en allmän farled, skall den förvissa sig om att den del av vattendraget som det är fråga om skäligen uppfyller de krav som med beaktande av samfärdseln i vattendraget kan ställas på en allmän farled.

I vattendomstolens utslag skall den allmänna farledens läge anges. Om läget i något avseende bestäms så att det avviker från ansökan, skall sökanden ges tillfälle att inkomma med ett bemötande innan utslaget ges.

I utslaget skall även ingå bestämmelser om sådana åtgärder som avses i 4 och 6 §§, om de med beaktande av 1 mom. behövs för att iståndsätta farleden. Vattendomstolen bestämmer när en allmän lokal farled, efter att de nödvändiga arbetena utförts, kan tas i bruk. Sjöfartsverket beslutar om ibruktagande av en offentlig farled.

Om inrättande av säkerhetsanordningar i en allmän farled eller på stranden av en sådan gäller förutom stadgandena i detta kapitel dessutom vad som särskilt stadgas om säkerhetsanordningar inom sjöfarten.

En allmän farled skall införas i den vattenbok som nämns i 15 kap. 12 § och i vattendomstolens karta samt på sjöfartsverkets sjökort.

Se F om utmärkning av farlederna, Kom 308.

3 a §. (20.7.1992/646) Ett lagakraftvunnet utslag om en allmän farled kan på ansökan ändras eller också kan farleden dras in med iakttagande i tillämpliga delar av stadgandena om inrättande av en allmän farled. Om den som underhåller farleden motsätter sig ett yrkande som avser ändring eller indragning av farleden, är en ytterligare förutsättning att farleden eller dess användning förorsakar sådan skada som inte förutsågs när vattenområdet inrättades som farled, eller att förhållandena senare väsentligt förändrats.

Sjöfartsverket kan tillfälligt ändra en offentlig farled, om det är nödvändigt för att upprätthålla sjösäkerheten eller av någon annan viktig orsak.

4 §. Är för iståndsättande eller förbättrande av allmän eller enskild farled nödigt att vidtaga annan än i 1 kap. 30 § nämnd åtgärd, gäller om åtgärden och beviljande av tillstånd därtill vad om byggande i vattendrag i 2 kap. är stadgat.

5 §. (5.4.1991/629) Staten eller någon annan som sätter i stånd en allmän farled får, sedan därom avtalats med den som äger området, permanent i vattendraget eller på dess strand placera ut säkerhetsanordningar för sjöfarten, såsom remmare, märken och fyrar, samt avlägsna hinder som försämrar anordningarnas synlighet.

Har i 1 mom. nämnt avtal inte ingåtts eller förhandlingar förts, skall staten eller den som sätter i stånd en allmän farled ansöka om tillstånd av vattendomstolen att placera ut säkerhetsanordningen i vattendraget eller på dess strand. På företaget tillämpas i övrigt vad 2 kap. stadgar om byggande i vattendrag. Tillstånd får dock inte utan tvingande behov meddelas för placering av en anordning på en tomt, byggnadsplats, upplagsplats eller badstrand, i en trädgård eller på något annat område som tagits i särskilt bruk. Det får inte bestämmas att ett ansökningsmål som avses i detta moment handläggs vid en syneförrättning.

Staten eller någon annan som sätter i stånd en allmän farled får dock utan hinder av 1 och 2 mom. på någon annans vattenområde placera ut rand- och radarmärken, flytande säkerhetsanordningar, såsom bojar och remmare och andra jämförbara anordningar som till sina verkningar är obetydliga. På samma sätt får den som sätter i stånd farleden utan tillstånd i ett vattendrag eller på dess strand första hjälpanordningar till säkerhetsanordningar för sjöfarten, såsom ortlinjemärken för prickar, bultar, störar och andra smärre anordningar. Anordningar enligt detta moment skall placeras så att de inte åsamkar områdets ägare eller någon annan rättsinnehavare nämnvärt men.

5 a §. (12.7.1993/653) Sjöfartsverket har rätt att med iakttagande i tillämpliga delar av 5 § utplacera sådana säkerhetsanordningar utanför farled som är nödvändiga för att utmärka grund eller skär eller med anledning av någon därmed jämförbar annan orsak.

6 §. (30.4.1987/467) För placering av jord som avlägsnats från farled och annat från botten av en farled upphämtat fast ämne (*muddermassa*) i ett vattenområde skall utverkas tillstånd av vattendomstolen, om åtgärden kan orsaka i 1 kap. 12-15 eller 19 §§ avsedda följder, och oavsett följderna, om placeringen sker inom Finlands territorialvatten i syfte att bli kvitt dessa ämnen och det inte är fråga om obetydliga mängder muddermassa. Genom statsrådsbeslut utfärdas närmare allmänna föreskrifter om deponering av muddermassa och om förutsättningarna för detta inom Finlands territorialvatten. I fråga om åtgärd som kräver tillstånd och om beviljande av tillstånd gäller i övrigt i tillämpliga delar 2 och 10 kap. I 2 kap. 7 § avsedd rätt till området krävs dock inte, om åtgärden inte leder till att ett vattenområde blir markområde. Genom beslut av miljöministeriet kan närmare bestämmelser utfärdas om bedömningsgrunder och gränsvärden för skadliga ämnen i muddermassa. (29.12.1994/1416)

Om tillstånd av vattendomstolen enligt 1 mom. inte krävs, får muddermassa deponeras inom en annan ägares vattenområde utan hans medgivande. (29.12.1994/1416)

Utan markägarens samtycke får muddermassa inte läggas upp på en odling eller på ett område som avses i 5 § 2 mom. och som tagits i särskilt bruk. Inte heller får muddermassa utan markägarens samtycke läggas upp på något annat markområde, om det inte är fråga om en obetydlig mängd eller vattendomstolen meddelar tillstånd därtill. (29.12.1994/1416)

Se kap. 2.

Uppläggning inom havsområde av jordmassa från muddring för vilken tillstånd skulle sökas hos vattendomstol, ansågs likaså tillståndspliktig. HFD 1975 II 95.

7 §. För allmän lastnings- eller ankringsplats eller allmän hamn i anslutning till farled må på ansökan beviljas rätt att nyttja eller inlösa vattenområde.

För enskild lastnings- eller ankringsplats i anslutning till farled må på ansökan beviljas rätt att nyttja annan tillhörigt vattenområde under samma förutsättningar, som tillstånd till byggande enligt 2 kap. 6 § 2 mom. kan meddelas.

För enskild hamn må strandägare meddelas sådan nyttjanderätt till annan tillhörigt vattenområde, varom i 2 kap. 7 § är stadgat, såframt fråga är om samfärdsel, som bör anses vara av vikt, och i 2 kap. 7 § 2 mom. stadgade förutsättningar därjämte föreligga.

7 a §. (12.7.1993/653) Försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet har rätt att vid utförande av sina tjänsteåligganden varaktigt på annans område utplacera sådana säkerhetsanordningar som avses i 5 § med iakttagande i tillämpliga delar av vad som den nämnda paragrafen stadgar om rättigheterna för den som sätter i stånd en allmän farled. Detsamma gäller i tillämpliga delar bultar och med dem jämförbara anordningar som behövs för tillfällig ankring eller fästande av en farkost. Om en anordning som avses här är obetydlig, gäller beträffande den vad som 5 § 3 mom. stadgar om hjälpanordningar till en säkerhetsanordning, om det inte är fråga om ett sådant i 5 § 2 mom. angivet område som har tagits i särskilt bruk. På säkerhetsanordningar tillämpas 3 § 4 mom.

Försvarsministeriet och gränsbevakningsväsendet kan också i andra än de fall som avses i 7 § 1 mom. beviljas rätt att nyttja eller inlösa lastningsplatser, ankringsplatser eller hamnar som behövs för deras uppgifter.

Om ett ärende enligt denna paragraf skall behandlas av vattendomstolen, skall sökanden ge vattendomstolen en tillräcklig utredning om behovet av den ansökte rättigheten eller åtgärden.

8 §. (20.7.1992/646) För skada, men och annan förlust av förmån, som följer av åtgärder, vilka med stöd av stadgandena ovan i detta kapitel har vidtagits på ett mark- eller vattenområde som tillhör någon annan, eller för rätt att nyttja eller inlösa ett område som tillhör någon annan skall ersättning betalas. Ersättning på grund av att ett vattenområde inrättats som allmän farled eller för att det används som farled skall betalas endast om utnyttjande av enskild fiskerätt förorsakas skada eller sådant fiske som avses i 11 kap. 3 § 7 punkten omöjliggörs eller försvåras eller en anordning eller anläggning som uppförts för att utöva en viss rätt blir onyttig.

8 a §. (20.7.1992/646) Om användningen av en farled som inrättats enligt 3 § på förhand kan antas förorsaka skada, men eller annan förlust av förmån som skall ersättas enligt 8 §, skall den som underhåller farleden i utslaget om inrättande av farleden åläggas att betala ersättning för detta.

Vattendomstolen kan även besluta att ersättningsbestämmelserna skall justeras separat vid en tidpunkt som bestäms i utslaget. Om skada, men eller annan förlust av förmån som kan uppskattas inte kommer att orsakas, kan vattendomstolen ålägga sökanden att inom en viss tid väcka ett ansökningsmål för fastställande av ersättningar. Ett sådant åläggande hindrar inte den som lider skada att särskilt söka ersättning enligt 11 kap. 8 § 3 mom. hos den som underhåller farleden.

9 §. För begagnande av farled i vattendrag får ersättning inte uppbäras, om inte vattendomstolen i fråga om en enskild farled eller trafikministeriet i fråga om en allmän lokal farled, där kostnaderna är avsevärda, på ansökan beviljat den som satt farleden i stånd rätt att av dem som begagnar den uppbära en avgift för ersättande av iståndsättningskostnaderna. I ett beslut där nämnda rätt beviljas skall bestämmas avgiftens belopp, grunderna för dess uppbärande och den tid för vilken rätten har beviljats. (5.4.1991/629)

Utan hinder av stadgandet i 1 mom. har ägare av sluss eller annan anordning i enskild farled rätt att uppbära skälig avgift för tjänster i samband med anordningens begagnande.

Ägaren eller den, vars rätt eller fördel frågan kan angå, må dock hos vattendomstolen ansöka om fastställande av avgiftens belopp och grunden för dess uppbärande.

Om uppbärande av avgifter för begagnande av allmänna kanaler och hamnar samt om farledsavgifter enligt lagen om farledsavgifter (1028/80) gäller oavsett 1 mom. vad som stadgas särskilt. (5.4.1991/629)

Se L om kanalavgifter 23.7.1965/404; L om farledsavgifter, Kom 309.

10 §. Ändras enskild farled eller annan lokal farled till offentlig farled, skola anordningarna i farleden, såfram de äro behövlige för begagnande av den offentliga farleden, inlösas av staten enligt deras dåvarande värde. Har den, som satt farleden i stånd, eljest använt medel för farledens inrättande eller förbättrande och enligt 9 § detta kapitel beviljats rätt att uppbära avgift för farledens begagnande, skall staten åt honom utgiva ersättning endast för den del, för vilken han ej erhållit gottgörelse genom uppbärande av avgifter.

11 §. Den, som beviljats tillstånd att iståndsätta eller förbättra farled, är skyldig att så underhålla farleden och därtill hörande anordningar, att av dem ej åsamkas men eller störningar för vattendragets nyttjande.

Nr 755/2000

Given i Helsingfors den 18 augusti 2000

Territorialövervakningslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

I denna lag föreskrivs om övervakning och tryggnad av Finlands territoriella integritet (*territorialövervakning*).

17 §

Begränsningar på skyddsområdena

På ett skyddsområde är det inte utan tillstånd tillåtet

- 1) att dyka med dykarutrustning eller att utöva andra undervattensaktiviteter som inte normalt hör till sjöfarten,
- 2) att fiska med fångstredskap som släpas längs havsbotten eller med tunga fångstredskap som är förankrade vid botten, såsom not, trål eller storryssa,
- 3) att ankra med andra båtar än fritidsbåtar utanför ankarplatser som är utmärkta på de finska sjökorten, om det inte är nödvändigt med tanke på sjöfartens säkerhet, ett övermäktigt hinder eller en nödsituation,
- 4) att på allmänt vattenområde utanför allmän farled färdas på ett avstånd av mindre än 100 meter från sådana landområden som används av försvarsmakten och på vilka det med stöd av lag är angivet att landstigning är förbjuden.

Bestämmelserna i 1 mom. gäller inte en myndighet när den sköter sina tjänsteuppgifter. Den i 20 § avsedda tillståndsmyndigheten skall dock underrättas om annan verksamhet än sådan som bedrivs av en territorialövervakningsmyndighet.

6 kap.

Territorialövervakningsmyndigheterna, deras uppgifter och behörighet

23 §

Territorialövervakningsmyndigheterna

Territorialövervakningsmyndigheter är militär-, gränsbevaknings-, polis- och tullmyndigheterna samt de tjänstemän som förordnats till territorialövervakning.

Sjöfartsverket och Luftfartsverket är på sina verksamhetsområden territorialövervakningsmyndigheter, och de jämställs med de i 1 mom. avsedda territorialövervakningsmyndigheterna, om inte något annat bestäms nedan.

Försvarsministeriet leder och samordnar territorialövervakningsmyndigheternas verksamhet i frågor som hör till tillämpningsområdet för denna lag, om inte något annat följer av den behörighet som innehas av försvarsmaktens överbefälhavare.

24 §

Territorialövervakningsmyndigheternas uppgifter

Militärmyndigheterna skall svara för verkställandet av territorialövervakningen samt för samarbetet mellan territorialövervakningsmyndigheterna.

Gränsbevakningsmyndigheterna svarar för territorialövervakningen på sitt övervakningsområde i samband med de uppgifter som hänför sig till gränsbevakningen och gränskontrollen.

De övriga territorialövervakningsmyndigheterna deltar i territorialövervakningen i samband med sina egentliga uppgifter. De skall meddela militär- och gränsbevakningsmyndigheterna territorieförseelser och territoriekränkningar samt hot därom, samt med de medel som står till buds vidta åtgärder i syfte att förhindra territorieförseelser och territoriekränkningar.

8 kap.

Ikraftträdande

46 §

Ikraftträdelsebestämmelse

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

STÅENDE FÖRORDNANDE TILL FARLEDSSERVICEPERSONALEN

Utöver vad som bestäms annanstans, iakttas följande stående förordnande i farledsservicepersonalens tjänsteutövning.

1. ALLMÄNT

I farledsservicepersonalen ingår farledsmästare, farledsskötare och specialister, såsom elektriker och dykare, som är anställda att utföra farledsservicearbete samt deras vikarier.

Farledsservicepersonalen skall ta hänsyn till att de och det arbete de utför samt de båtar och farkoster de rör sig i företräder Sjöfartsverket och att de skall uppträda i enlighet därmed.

Farledsservicepersonalen är skyldig att iakttä de order och instruktioner som förmanen ger i kraft av sin behörighet.

2. FÖRMÄNNEN PÅ FARLEDSSTATIONERNA

Farledsmästaren har som uppgift att utöver vad som nedan bestäms om farledsservicepersonalen fungera som förman på farledsstationen.

Farledsstationens förman har till uppgift att

- 1) övervaka att farledsstationen fungerar effektivt och ekonomiskt
- 2) följa med hur personalen sköter sitt arbete och omedelbart ingripa så fort han upptäcker några fel eller försummelser och i förekommande fall underrätta sin närmaste överordnade om dem
- 3) upprätta arbetsskiftsförteckningar enligt vad som har överenskommits i tjänstekollektivavtalet, därtill
 - utfärda overtidsförordnanden till sina underlydande och godkänna dem
 - utfärda förordnanden för resor inom distriktets område
 - sköta om arbetstidsuppföljningen på stationen
- 4) se till att de maskiner, anordningar och den utrustning som behövs för att stationen skall fungera effektivt finns tillhanda
- 5) enligt anvisningarna vidarebefordra stationens räkenskaper och rapporter till distriktskontoret och sköta om att batteri-, vecko-, fyrservice-, inventarie-, lager- och bränslerapporterna fylls i som sig bör

- 6) sköta om beställningar till stationen inom ramen för givna upphandlingsgränser
 - godkänner stationens räkningar, då värdet uppgår till högst 1 000 mk.

3. FARLEDSSERVICEPERSONALEN

Farledsservicepersonalen har till uppgift att

- 1) ansvara för att säkerhetsanordningarna för sjöfarten inom det egna området fungerar och är i skick. Arbetet omfattar
 - fyrservice
 - utprickning
 - drift av kraftstationer
 - tillsyn av säkerhetsanordningarna för sjöfarten samt drift, underhåll och smärre reparationer
- 2) utföra transporter på land och till sjöss med anknytning till farledsservicen samt andra transporter som hänför sig till Sjöfartsverkets verksamhet
- 3) sköta om service och underhåll av farledsstationens båtar, farkoster och fordon, med undantag av reparationer som kräver speciell yrkeskunskap och som därför utförs på varv eller verkstad
- 4) sköta farledsstationens fastigheter och omgivning
- 5) delta i sjöräddningsinsatser enligt fastställda instruktioner
- 6) ge handräckning vid bekämpningen av oljeskador
- 7) omedelbart meddela närmaste förman om grund som observerats i farlederna, hamnarna eller i deras närhet eller där fartygs- eller båttrafik över huvud taget förekommer
- 8) meddela närmaste förman om brister och fel som upptäckts i sjökort och andra officiella nautiska publikationer
- 9) meddela närmaste förman om sådana aktiviteter som kan åsamka fara för sjösäkerheten, såsom uppförandet av lys- eller säkerhetsanordningar o.a. utan tillstånd
- 10) meddela om att sjömärken eller andra säkerhetsanordningar för sjöfarten olovligen förstörts, ändrats eller flyttats, om vrak och andra omständigheter som kan vara av betydelse för sjösäkerheten
- 11) ofördröjligen vidta åtgärder för att upptäcka fel och brister som är till fara för sjöfarten blir avhjälpta eller utmärkta
- 12) ofördröjligen underrätta jourhavande på närmaste lotsstation om sådana fel och brister som observerats inom området och som kan utgöra fara för fartyg eller minska sjösäkerheten inom området

- 13) i mån av möjlighet ge handräckning till andra statliga myndigheter, framför allt försvarsmakten, gränsbevakningen, tull- och polismyndigheterna samt de myndigheter som ansvarar för skyddet av miljön och bekämpningen av skador
- 14) utföra alla sådana uppgifter som förmannen skäligen kan beordra i syfte att säkra eller främja sjöfarten.

Paavo Wihuri
chef för sjöfartsdistriktet

Peter Lindberg
chef för farledsproduktionsområdet